
ANEXO III

PLANO DE EXPLORAÇÃO DO AEROPORTO

Concorrência Pública

Concorrência SETOP _26_/2014

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E SÍMBOLOS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

APAC - Agentes de Proteção da Aviação Civil

ARZM - Aeroporto Regional da Zona da Mata

CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica

CBR - *California Bearing Ratio*

CBUQ - Concreto Betuminoso Usinado a Quente

DECEA - Departamento de Controle do Espaço Aéreo

DER - Departamento de Estradas de Rodagem

EPTA - Estação Permissionária de Telecomunicações Aeronáuticas

ESATA - Empresa de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo

FAA - *Federal Aviation Administration*

ICAO - *International Civil Aviation Organization*

ITVO - Intervenção Obrigatória

ITVC - Intervenção Condicionada

PAA - Parque de Abastecimento de Aeronaves

PCN - *Pavement Classification Number*

PPD - Pista de Pouso e Decolagem

RESA - *Runway End Safety Area*

SAC - Secretaria de Aviação Civil

SIV - Sistema Informativo de Voos

SESCINC - Serviço de Salvamento de Combate a Incêndio

TECA - Terminal de Cargas

TAP – Tratamento Anti-Pó

TPS - Terminal de Passageiros

SUMÁRIO

1	Apresentação	10
2	Introdução	11
3	CARACTERIZAÇÃO DO SÍTIO AEROPORTUÁRIO	12
3.1	LOCALIZAÇÃO	12
3.2	ACESSIBILIDADE.....	14
3.3	ÁREA PATRIMONIAL E SÍTIO AEROPORTUÁRIO.....	16
3.1	INFRAESTRUTURA BÁSICA	16
3.2	INFRAESTRUTURA CONSTRUÍDA	16
3.3	PATRIMÔNIO	17
4	Elementos Aeroportuários Obrigatórios	20
4.1	Sistema de Pistas.....	20
4.2	Sistema Viário.....	20
4.3	Sistema Terminal de Passageiros.....	20
4.4	Estacionamento de Veículos	22
4.5	Pátio de Aeronaves de Aviação Regular e Não Regular.....	22
4.6	Central de Utilidades – CUT	22
4.7	Sistema de Carga Aérea.....	22
4.8	Sistema de Aviação Geral.....	22
4.9	Sistema de Apoio	22
4.10	Sistema Industrial de Apoio.....	23
4.11	Sistema Administrativo e de Manutenção	23
4.12	Sistema de Companhias Aéreas	23
4.13	Sistema de Infraestrutura Básica.....	23
4.14	Sistema Comercial Externo	24
4.15	Sistema de Atendimento aos Usuários.....	24
4.16	Infraestrutura de Suporte às Atividades de Órgãos e Entidades Públicas	24

5	Intervenções.....	24
5.1	Intervenções obrigatórias.....	27
5.1.1	ITVO 1 – Estudos e Projeto Executivo para tipo de operação de Código 4D e IFR Precisão	28
5.1.2	ITVO 2 – Estudos e Projeto Executivo para ampliação da Pista de Pouso e Decolagem – PPD.....	28
5.1.3	ITVO 3 – Estudos e Projeto Executivo para implantação da Pista de Táxi – Ramo C 31	
5.1.4	ITVO 4 – Estudos e Projeto Executivo para implantação da Pista de Táxi – Ramo D 32	
5.1.5	ITVO 5 – Estudos e Projeto Executivo para implantação da Pista de Táxi – Ramo E 33	
5.1.6	ITVO 6 – Estudos e Projeto Executivo para implantação do Pátio de Cargas e Taxiway de Acesso	34
5.1.7	ITVO 7 – Estudos e Projeto Executivo para implantação do Terminal de Cargas – TECA.....	37
5.1.8	ITVO 8 – Estudos e Projetos Executivos para implantação do Pátio de Aviação Geral	43
5.1.9	ITVO 9 – Estudos e Projeto Executivo para implantação de sistema viário para as áreas de Apoio às Companhias Aéreas	45
5.1.10	ITVO 10 – Estudos e Projetos Executivos para implantação de sistema viário para o Parque de Abastecimento de Aeronaves – PAA.....	46
5.1.11	ITVO 11 – Estudos e Projetos Executivos para pavimentação em parte do Pátio de aeronaves	46
5.1.12	ITVO 12 – Revitalização da Rodovia de Acesso	47
5.1.13	ITVO 13 – eQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS	48
5.2	Intervenções condicionadas	50
5.2.1	ITVC 1 – Implantação de equipamentos para tipo de operação de Código 4D e IFR Precisão.....	52
5.2.2	ITVC 2 – Ampliação da Pista de Pouso e Decolagem em 500 metros	52
5.2.3	ITVC 3 – Ampliação da Pista de Táxi - Ramo C	52
5.2.4	ITVC 4 – Implantação da Pista de Táxi - Ramo D.....	52

5.2.5	ITVC 5 – Implantação da Pista de Táxi - Ramo E	52
5.2.1	ITVC 6 – Implantação do Pátio de Cargas e Taxiway de Acesso	52
5.2.2	ITVC 7 – Ampliação do Pátio de Cargas	52
5.2.3	ITVC 8 – Implantação do Terminal de Cargas – TECA	53
5.2.4	ITVC 9 – Ampliação do Terminal de Cargas – TECA	53
5.2.5	ITVC 10 – Implantação do Pátio de Aviação Geral	53
5.2.6	ITVC 11 – Implantação de sistema viário para as áreas de apoio às companhias aéreas	53
5.2.1	ITVC 12 – Implantação de sistema viário para o Parque de Abastecimento de Aeronaves – PAA	53
5.2.1	ITVC 13 – Pavimentação em concreto de cimento em parte do Pátio de Aeronaves	53
5.2.2	ITVC 14 – Ampliação do Terminal de Passageiros	54
5.2.3	ITVC 15 – Ampliação do estacionamento de veículos	56
5.2.1	ITVC 16 – Ampliação do SESCINC	57
5.2.2	ITVC 17 – Ampliação da área de equipamento de rampas	58
5.3	Outras Obras	59
6	Administração e Gestão Aeroportuária	60
7	Conservação e Manutenção	64
7.1	Conservação Predial	64
7.2	manutenção de Sistemas OPERACIONAIS, EQUIPAMENTOS e VEÍCULOS. 65	
7.3	Vias de serviço, Acesso rodoviário ao aeroporto e estacionamentos.	65
7.4	Sistemas de pistas e pátio.....	66
7.4.1	Conservação e Manutenção Civil	66
8	Operação Aeroportuária	68
8.1	Terminal de Passageiros	69
8.2	Pátio de Aeronaves, vias de serviços e pistas	69
8.3	Terminal de Cargas	70
8.3.1	Terminal de Importação.....	70

8.3.2	Terminal de Exportação.....	71
8.3.3	Terminal de Cargas Domésticas	71
8.4	Torre de Controle – Operação de Pouso e Decolagem	71
8.5	SESCINC – Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	71
8.6	Segurança Patrimonial	72
8.7	estacionamento de veículos	72
9	Gestão Ambiental	73
10	Término da Concessão.....	74

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Planta de Situação do AEROPORTO.....	13
Figura 2: Alternativa Rodoviária de Acesso ao AEROPORTO	15
Figura 3: Intervenções para configuração proposta da unidade aeroportuária	26
Figura 4: Ampliação da PPD.....	28
Figura 5: Composição da pista.....	29
Figura 6: Remoção de cerca operacional	30
Figura 7: Implantação de cerca operacional	30
Figura 8: Recapeamento de toda pista, pátio de aeronaves e pista de táxi existentes.....	31
Figura 9: Pavimentação da pista de táxi do Ramo C	32
Figura 10: Pavimentação da pista de táxi do Ramo D	33
Figura 11: Pavimentação da pista de táxi do Ramo E	34
Figura 12: Área do Pátio de Cargas	35
Figura 13: Complementação da pavimentação da pista de táxi do Ramo C.....	35
Figura 14: Ampliação da via de serviço de acesso ao Pátio de Cargas.....	36
Figura 15: Ampliação do Pátio de cargas	36
Figura 16: Ampliação da via de serviço ao Pátio de cargas ampliado.....	37
Figura 17: Implantação do Terminal de Cargas (TECA)	38
Figura 18: Sistema viário de acesso ao TECA.....	39
Figura 19: Área de manobras de veículos	40
Figura 20: Área de apoio para infraestrutura básica.....	41
Figura 21: Ampliação do TECA.....	42
Figura 22: Ampliação do Pátio de manobras de veículos.....	42
Figura 23: Pavimentação da ampliação da área de apoio para infraestrutura básica.....	43
Figura 24: Área do pátio de aviação geral	44
Figura 25: Implantação das vias de serviço ao Pátio de Aviação Geral.....	44

Figura 26: Implantação do sistema viário para as áreas de apoio às companhias aéreas...	45
Figura 27: Sistema viário do PAA.....	47
Figura 28: Revitalização da rodovia de acesso	48
Figura 29: Pavimentação em concreto cimento em parte do Pátio de Aeronaves	54
Figura 30: Ampliação do Terminal de passageiros	54
Figura 31: Ampliação do estacionamento de veículos	57
Figura 32: Área construída do SESCINC	58
Figura 33: Ampliação de Equipamentos de Rampa.....	59

1 APRESENTAÇÃO

O presente PLANO DE EXPLORAÇÃO DO AEROPORTO REGIONAL DA ZONA DA MATA (ARZM) tem por objetivo definir as premissas que orientarão os licitantes na elaboração do PLANO DE NEGÓCIOS E MEMÓRIAS TÉCNICAS, com detalhamento dos programas de operação, administração e gestão, conservação, gestão ambiental, investimentos para implantação de melhorias e de adequação da capacidade aeroportuária.

2 INTRODUÇÃO

O AEROPORTO REGIONAL DA ZONA DA MATA (ARZM), localizado nos municípios de Goianá e Rio Novo no Estado de Minas Gerais, cumpre o papel de atender a demanda de transporte aéreo de toda a região da Zona da Mata do Estado, apresentando potencial intermodal com os portos do Estado do Rio de Janeiro, eixos rodoviários no entorno e aeroportos de grande porte como Galeão, Guarulhos, Viracopos e Confins.

A ANAC alterou e renovou a inscrição do Aeródromo Regional da Zona da Mata (MG) no cadastro de aeródromos, segundo portaria ANAC nº 1807 de 20/09/2011, para as condições operacionais VFR Diurno e IFR Não-Precisão Diurno/Noturno, sob o designativo SBZM. A pista de pouso possui dimensões de 2.500 metros de extensão por 45 metros de largura. A pista possui pavimentação asfáltica dimensionada para uma resistência de suporte de PCN 66/F/B/X/T.

Para a elaboração do PLANO DE NEGÓCIO E SUAS MEMÓRIAS TÉCNICAS a LICITANTE deverá efetuar visita técnica ao AEROPORTO sendo que a identificação de modificações das intervenções necessárias, dos programas de conservação, operação e administração e todos seus custos serão de sua inteira responsabilidade. Deverá ser observado também o Plano Diretor do Aeroporto Regional da Zona da Mata para o período 2011-2022 aprovado pela Portaria nº 1094/DGAC de 25/07/2001 do Departamento de Aviação Civil.

Todas as intervenções, ações operacionais e ações administrativas durante o período do CONTRATO deverão obedecer às normas, parâmetros, diretrizes e manuais da INFRAERO, da ANAC, da ABNT e demais procedimentos da aviação internacional e do Comando da Aeronáutica.

3 CARACTERIZAÇÃO DO SÍTIO AEROPORTUÁRIO

3.1 LOCALIZAÇÃO

O sítio aeroportuário está localizado à nordeste da cidade de Juiz de Fora, entre os municípios de Rio Novo e Goianá, abrangendo trecho da rodovia MG-353, acesso que liga estas duas localidades.

A localização do sítio está representada na Figura 1 - Planta de Situação do AEROPORTO.

As coordenadas abaixo definem o centro geométrico da pista de pouso e decolagem:

Latitude: 21º 30' 48,26" S – Longitude: 43º 10' 23,68 W

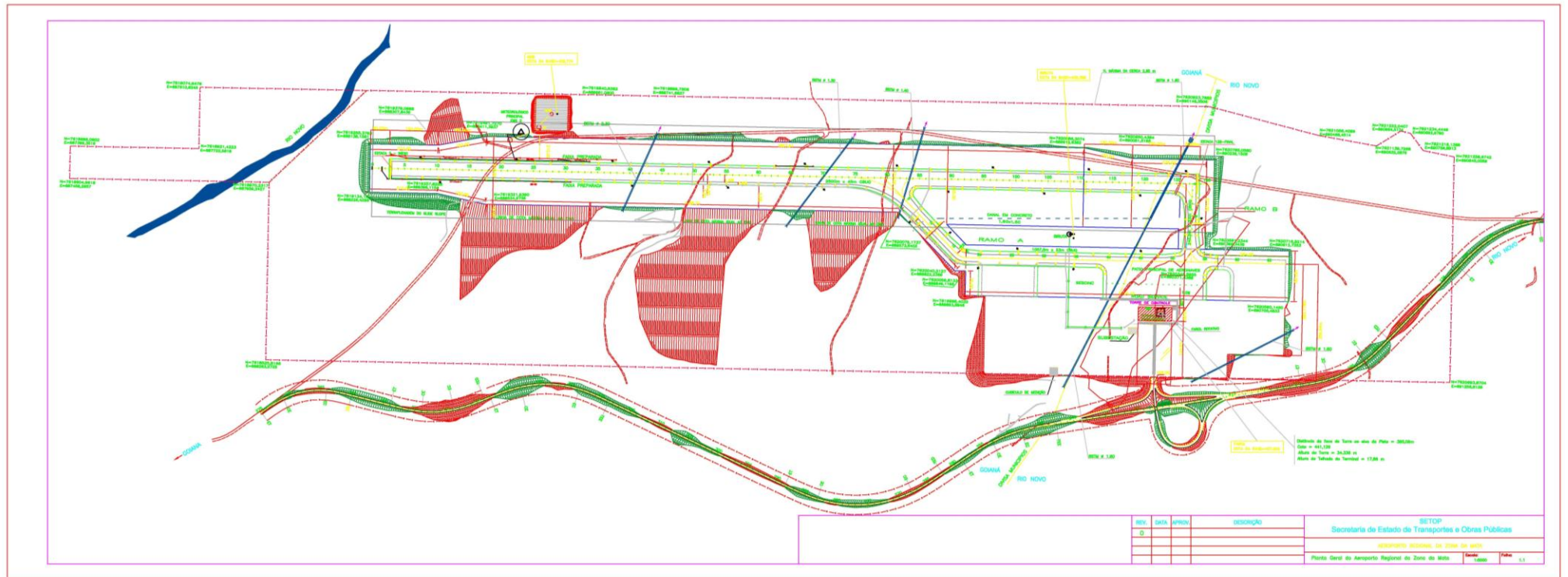


Figura 1: Planta de Situação do AEROPORTO

3.2 ACESSIBILIDADE

O acesso ao sítio aeroportuário é feito atualmente pela MG-353, rodovia pavimentada, num percurso de aproximadamente 40 km até Juiz de Fora. Está em execução, porém, uma nova alternativa rodoviária que ligará a MG-353 diretamente à BR-040 à altura do distrito Barreira do Triunfo, conforme Figura 2: Alternativa Rodoviária de Acesso ao AEROPORTO.

Esta nova rodovia reduzirá o tempo de viagem até o AEROPORTO uma vez que possui um traçado menos sinuoso e evita a passagem pela área urbana de Juiz de Fora, o que beneficiará especialmente a movimentação de cargas na região.

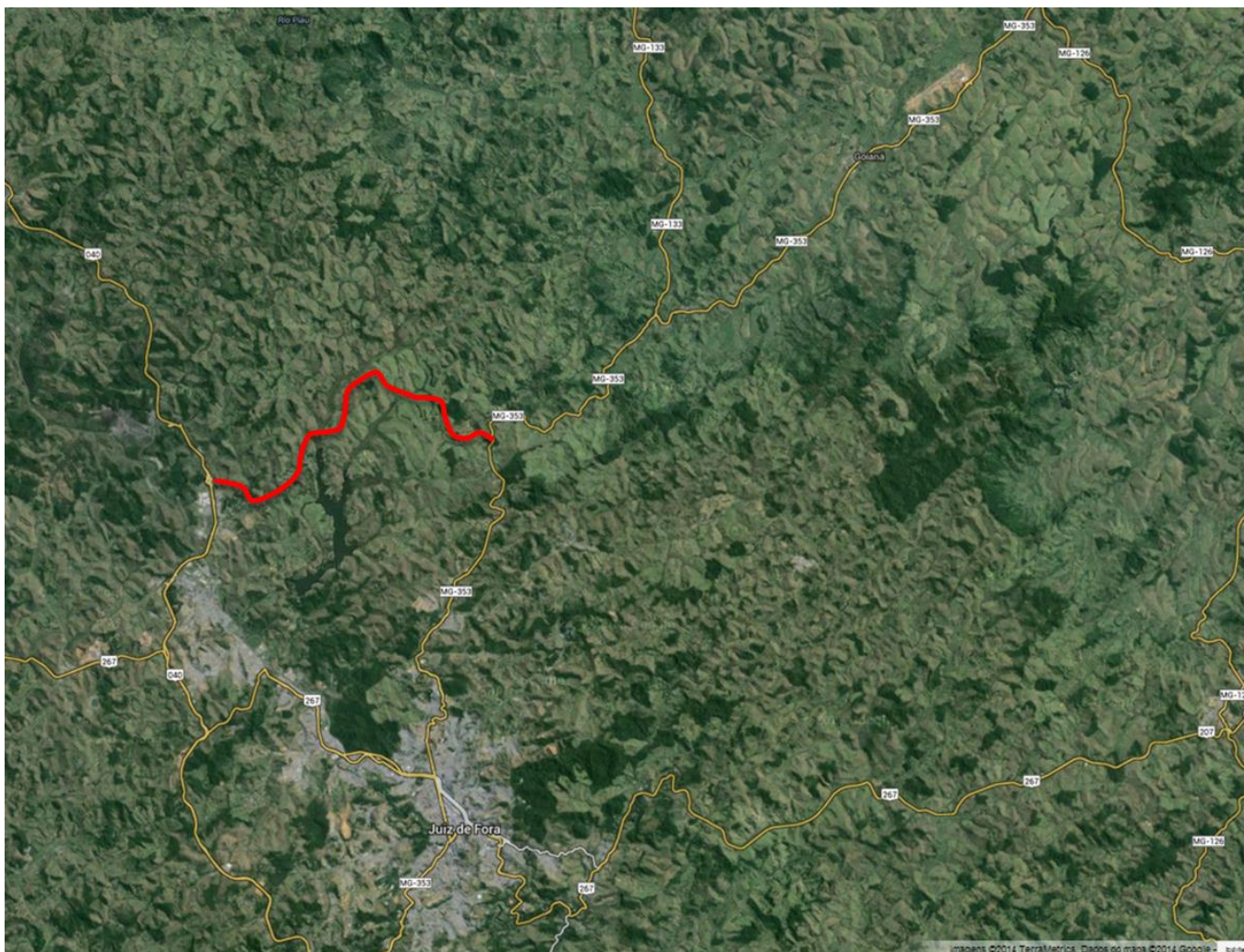


Figura 2: Alternativa Rodoviária de Acesso ao AEROPORTO

3.3 ÁREA PATRIMONIAL E SÍTIO AEROPORTUÁRIO

A área patrimonial do aeroporto abrange cerca de 469,57 ha.

O sítio possui dimensões para acomodar um aeroporto de grande porte, localizando-se em área totalmente rural. Encontra-se em região de topografia ondulada, porém já foram corrigidos os obstáculos e a pista já pode operar em sua extensão total de 2.500m.

3.1 INFRAESTRUTURA BÁSICA

O AEROPORTO está dotado de infraestrutura de abastecimento de água e esgotamento sanitário, cujos serviços são prestados pela COPASA.

O fornecimento de energia elétrica é feito pela ENERGISA.

A coleta de lixo e destinação de lixo deverá ser realizada pela própria CONCESSIONÁRIA em acordo com os municípios, observando-se as restrições da Resolução CONAMA 04/95.

3.2 INFRAESTRUTURA CONSTRUÍDA

O AEROPORTO conta com uma pista de 2.500m de comprimento por 45m de largura pavimentação asfáltica dimensionada para uma resistência de suporte de PCN 66/F/B/X/T, cerca operacional, pistas de táxi, *turn around* na cabeceira 08.

O pátio de aeronaves possui dimensão de 30.000 m² aproximadamente, com pavimentação asfáltica.

O terminal de passageiros está construído com uma área de 5.000 m². Sendo atualmente parte desta área utilizada como terminal de cargas.

Também está disponível infraestrutura para abastecimento de aeronaves, sendo tanque elevado com capacidade de até 35.000 litros de querosene de aviação.

3.3 PATRIMÔNIO

O AEROPORTO encontra-se regular quanto à dominialidade da área, sendo seu sítio aeroportuário constituído de 31 imóveis, conforme relação de registros abaixo.

MATRÍCULA DO IMÓVEL	REGISTRO DO IMÓVEL
4565	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - U, folha 147
4646	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - V, folha 28
4644	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - V, folha 26
4630	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - V, folha 12
4967	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - X, folha 147
3599	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - P, folha 139
4562	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - U, folha 144
4610	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - U, folha 192
4625	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - V, folha 7
4649	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - V, folha 31
4910	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - X, folha 150
4914	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - X, folha 154
4913	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - X, folha 153
4557	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - V, folha 39
4644	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - V, folha 26
4560	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - V, folha 43
4634	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - V, folha 16
4650	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - V, folha 32
4632	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - V, folha 14
4653	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - V, folha 35
4564	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - U, folha 146
3755	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - Q, folha 107
4568	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - V, folha 50
4692	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - V, folha 11
4499	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - U, folha 11
4095	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - X, folha 62
4239	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - T, folha 11
4567	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - U, folha 149
4568	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - U, folha 150
4546	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - U, folha 128
4648	1º Ofício de Notas de Rio Novo/MG, livro nº 2 - V, folha 30

O patrimônio do aeroporto, que será transmitido à CONCESSIONÁRIA, abrange atualmente os seguintes componentes:

- i. Mobiliário de escritório: mesas, bancadas, cadeiras, bancos, armários em aço, arquivos, quadro de aviso, telefones, entre outros. Estes equipamentos serão transferidos à CONCESSIONÁRIA pelo TERMO DE ENTREGA. Na inconveniência, impossibilidade ou insuficiência da utilização dos equipamentos disponíveis no AEROPORTO a CONCESSIONÁRIA será responsável pela disponibilização destes elementos.
- ii. Mobiliário seção contra incêndio: mesas, bancadas, cadeiras, armários em aço, arquivos, armários roupeiros, ferramentas, macas, entre outros. Estes equipamentos serão transferidos à CONCESSIONÁRIA pelo TERMO DE ENTREGA. Na inconveniência, impossibilidade ou insuficiência da utilização dos equipamentos disponíveis no AEROPORTO a CONCESSIONÁRIA será responsável pela disponibilização destes elementos.
- iii. Mobiliário e ferramentas em geral: bancos dos saguões e salas de embarque, ferramentas, entre outros. Estes equipamentos serão transferidos à CONCESSIONÁRIA pelo TERMO DE ENTREGA. Na inconveniência, impossibilidade ou insuficiência da utilização dos equipamentos disponíveis no AEROPORTO a CONCESSIONÁRIA será responsável pela disponibilização destes elementos.
- iv. Mobiliário de atendimento aos passageiros: 08 (oito) balcões de *check-in*, 01 (um) balcão de chamada para embarque, 01 (uma) esteira para devolução de bagagem, 04 (três) esteiras de bagagem *check-in*, 04 (quatro) balanças de bagagem *check-in*, 50 (cinquenta) carrinhos de bagagem, 01 (um) pórtico de raios-X para triagem de passageiros, 02 (duas) raquetes de raios-X para triagem de passageiros. Estes equipamentos serão transferidos à CONCESSIONÁRIA pelo TERMO DE ENTREGA. Na inconveniência, impossibilidade ou insuficiência da utilização dos equipamentos disponíveis no AEROPORTO a CONCESSIONÁRIA será responsável pela disponibilização destes elementos.

- v. Veículos: Será disponibilizado um veículo utilitário. Este veículo será transferido à CONCESSIONÁRIA pelo TERMO DE ENTREGA. Na inconveniência, impossibilidade ou insuficiência da utilização dos equipamentos disponíveis no AEROPORTO a CONCESSIONÁRIA será responsável pela disponibilização destes elementos.
- vi. Equipamentos de comunicação a rádio: 05 (cinco) estações móveis para UHF=FM. Estes equipamentos serão transferidos à CONCESSIONÁRIA pelo TERMO DE ENTREGA. Na inconveniência, impossibilidade ou insuficiência da utilização dos equipamentos disponíveis no AEROPORTO a CONCESSIONÁRIA será responsável pela disponibilização destes elementos.
- vii. Caminhão contra-incêndio: Veículo de combate a incêndio e salvamento AP2.

4 ELEMENTOS AEROPORTUÁRIOS OBRIGATÓRIOS

São descritos abaixo os elementos que compõem a infraestrutura do AEROPORTO, os quais deverão ser disponibilizados, mantidos e conservados, de acordo com as condições preconizadas pela ANAC e demais entidades reguladoras da aviação civil, bem como as condições estabelecidas neste anexo.

4.1 SISTEMA DE PISTAS

- Pavimento de Pista de Pouso e Decolagem.
- Pavimento de Pista de Rolamento.
- Pavimento dos Acostamentos.
- Sinalização Horizontal.
- Sinalização Vertical.
- Sinalização Luminosa.

4.2 SISTEMA VIÁRIO

- Vias de acesso.
- Vias de serviço.
- Sinalização horizontal de vias.
- Sinalização vertical de vias.

4.3 SISTEMA TERMINAL DE PASSAGEIROS

- Telemática.
- Sistema de compartilhamento de equipamentos de terminal.
- Sistema de detecção e alarme de incêndio.

- Sistema de sonorização.
- Sistema informativo de vôo.
- Sistema de distribuição de sinais de TV e FM.
- Sistema “INDOOR” (multifrequência).
- Sistema de rádio comunicação.
- Sistema de data e hora.
- Sistema de TV de vigilância.
- Sistema de TV de pátio.
- Sistema de controle de acesso e detecção de intrusão.
- Sistema de inspeção de passageiros e bagagens de mão.
- Sistema de inspeção de bagagem, capaz de inspecionar 100% (cem por cento) das bagagens despachadas embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.
- Sistema de gerenciamento de bagagem.
- Sistema de balanças eletrônicas.
- Pontes de embarque.
- Sistema de climatização.
- Esteiras de bagagem.
- Elevadores.
- Serviço médico de emergência.

4.4 ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS

4.5 PÁTIO DE AERONAVES DE AVIAÇÃO REGULAR E NÃO REGULAR

- Área para estacionamento de equipamentos de rampa.

4.6 CENTRAL DE UTILIDADES – CUT

4.7 SISTEMA DE CARGA AÉREA

- Terminal de cargas (Importação + Exportação).
- Sistema de inspeção de carga capaz de inspecionar até 100% (cem por cento) da carga embarcada em aeronaves partindo do aeroporto.
- Pátio de aeronaves dedicado.
- Pátio de manobras de veículos terrestres de carga.

4.8 SISTEMA DE AVIAÇÃO GERAL

- Pátio de estacionamento de aeronaves.
- Edifício terminal de aviação geral (podendo compartilhar instalações com a aviação regular).
- Estacionamento de veículos.

4.9 SISTEMA DE APOIO

- Serviço de prevenção, salvamento e combate a incêndio – SESCINC, considerando a implantação da edificação e disponibilização dos respectivos Carros Contra Incêndio de Aeródromo (CCI), com Nível de Proteção Contra Incêndio Existente (NPCE) igual ou superior a 9 (nove).
- Infraestrutura básica para lotes destinados ao Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA).

4.10 SISTEMA INDUSTRIAL DE APOIO

- Infraestrutura básica para lotes destinados às empresas prestadoras de serviços aeroportuários.
- Infraestrutura básica para lotes destinados aos correios e empresas de comissaria (“Catering”).

4.11 SISTEMA ADMINISTRATIVO E DE MANUTENÇÃO

- Edifício de manutenção aeroportuária (do operador e/ou empresas subcontratadas).
- Áreas para administração (poderão estar integradas ao Terminal de Passageiros).

4.12 SISTEMA DE COMPANHIAS AÉREAS

- Infraestrutura básica para lotes destinados às empresas aéreas para atividades de carga.
- Infraestrutura básica para lotes destinados às empresas aéreas para atividades de manutenção.

4.13 SISTEMA DE INFRAESTRUTURA BÁSICA

- Manutenção e expansão do sistema de captação, tratamento, reserva e distribuição de água.
- Manutenção e expansão de sistema de tratamento de efluentes.
- Manutenção e expansão de sistema de energia elétrica.
- Manutenção e expansão de sistema de coleta e disposição final de resíduos sólidos.
- Manutenção e expansão de sistema de telecomunicações.

4.14 SISTEMA COMERCIAL EXTERNO

- Infraestrutura Básica para lotes destinados ao setor comercial.

4.15 SISTEMA DE ATENDIMENTO AOS USUÁRIOS

4.16 INFRAESTRUTURA DE SUPORTE ÀS ATIVIDADES DE ÓRGÃOS E ENTIDADES PÚBLICAS

- 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.
- 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.

4.17 ÁREA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO REGIONAL (ADER)

- Fica definida como Área de Desenvolvimento Econômico Regional (ADER) a fração correspondente a 20% do espaço área patrimonial descontada a área operacional e área destinada à reserva ambiental.
- A ADER permanecerá com o PODER CONCEDENTE para utilização por empresas dependentes do modal aéreo de forma não conflitante com a legislação aeroportuária e deverá estar em consonância com o Plano do Diretor do Aeroporto a ser atualizado pela CONCESSIONÁRIA e aprovado pelo PODER CONCEDENTE.

5 INTERVENÇÕES

Para a realização das obras no AEROPORTO. A CONCESSIONÁRIA deverá obedecer tanto nas fases de projeto como de construção as respectivas normas e especificações definidas pela ANAC, INFRAERO, ABNT, Comando da Aeronáutica, *Internacional Civil Aviation Organization* – ICAO e demais documentos nacionais ou estrangeiros pertinentes.

Estão previstas ao longo do período de CONCESSÃO serviços considerados essenciais para a EXPLORAÇÃO do AEROPORTO. Esses serviços, cuja responsabilidade de execução é da CONCESSIONÁRIA, foram classificados em dois grupos: Intervenções Obrigatórias e Intervenções Condicionadas.

A visão de planejamento final para a configuração proposta do AEROPORTO nos 30 (trinta) anos de CONCESSÃO é dada conforme ilustra a Figura 3.

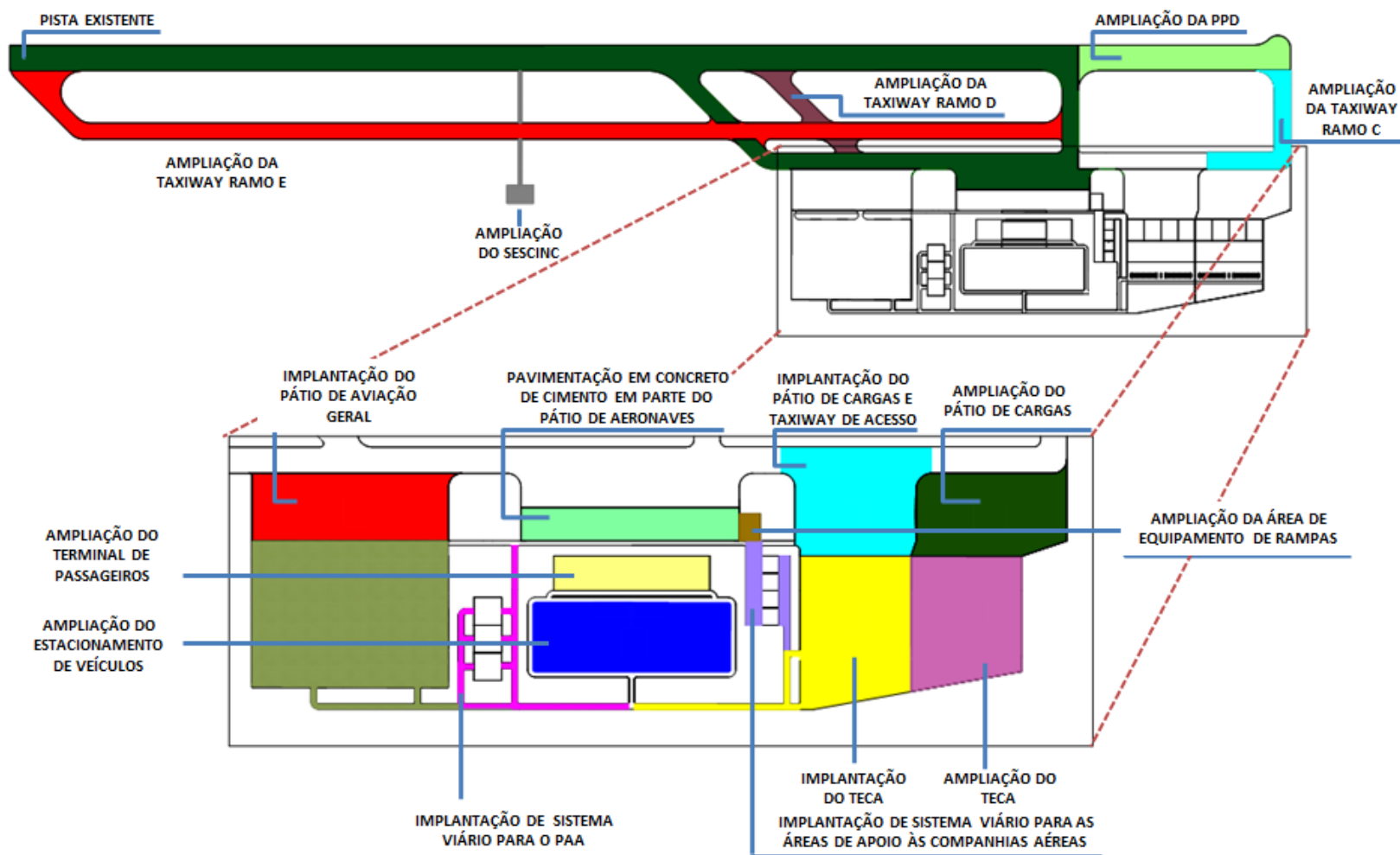


Figura 3: Intervenções para configuração proposta da unidade aeroportuária

5.1 INTERVENÇÕES OBRIGATÓRIAS

As intervenções obrigatórias, doravante denominadas “ITVO”, deverão ser realizadas dentro dos prazos limites apresentados neste anexo.

Para fins de acompanhamento da execução contratual serão adotados as datas de término apresentadas no PLANO DE NEGÓCIOS E SUAS MEMÓRIAS TÉCNICAS.

É responsabilidade da CONCESSIONÁRIA a obtenção do licenciamento ambiental para posterior execução das obras referentes aos projetos a serem elaborados nas ITVOs.

As intervenções obrigatórias, bem como os limites dos prazos de entrega são descritas na tabela a seguir:

ITVO	Descrição	Limite do prazo de entrega
ITVO 1	Estudos e Projeto Executivo para tipo de operação de Código 4D e IFR Precisão	Final do 3º ano
ITVO 2	Estudos e Projeto Executivo para ampliação da Pista de Pouso e Decolagem – PPD	Final do 3º ano
ITVO 3	Estudos e Projeto Executivo para implantação da Pista de Táxi – Ramo C	Final do 3º ano
ITVO 4	Estudos e Projeto Executivo para implantação da Pista de Táxi – Ramo D	Final do 3º ano
ITVO 5	Estudos e Projeto Executivo para implantação da Pista de Táxi – Ramo E	Final do 3º ano
ITVO 6	Estudos e Projeto Executivo para implantação do Pátio de Cargas e <i>Taxiway</i> de Acesso	Final do 3º ano
ITVO 7	Estudos e Projeto Executivo para implantação do Terminal de Cargas – TECA	Final do 3º ano
ITVO 8	Estudos e Projeto Executivo para implantação do Pátio de Aviação Geral	Final do 3º ano
ITVO 9	Estudos e Projeto Executivo para implantação de sistema viário para as áreas de Apoio às Companhias Aéreas	Final do 3º ano
ITVO 10	Estudos e Projeto Executivo para implantação de sistema viário para o Parque de Abastecimento de Aeronaves – PAA	Final do 3º ano
ITVO 11	Estudo e Projeto Executivos para pavimentação em concreto de parte do pátio de aeronaves	Final do 3º ano
ITVO 12	Revitalização da Rodovia de Acesso	Final do 3º ano

Os prazos acima deverão ser considerados contando-se a partir da assinatura do CONTRATO.

5.1.1 ITVO 1 – ESTUDOS E PROJETO EXECUTIVO PARA TIPO DE OPERAÇÃO DE CÓDIGO 4D E IFR PRECISÃO

Estudos e projeto executivo para a implantação de equipamentos e procedimentos para operação do AEROPORTO na condição operacional de código 4D e IFR precisão.

5.1.2 ITVO 2 – ESTUDOS E PROJETO EXECUTIVO PARA AMPLIAÇÃO DA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM – PPD

Deverão ser feitos Estudos e projeto executivo para a ampliação em 500 metros a partir da cabeceira 26 da pista de pouso e decolagem. O projeto deverá ser suficientemente completo para realização da obra e posterior homologação das melhorias.

A Figura 4 ilustra a ampliação da pista e suas devidas dimensões.

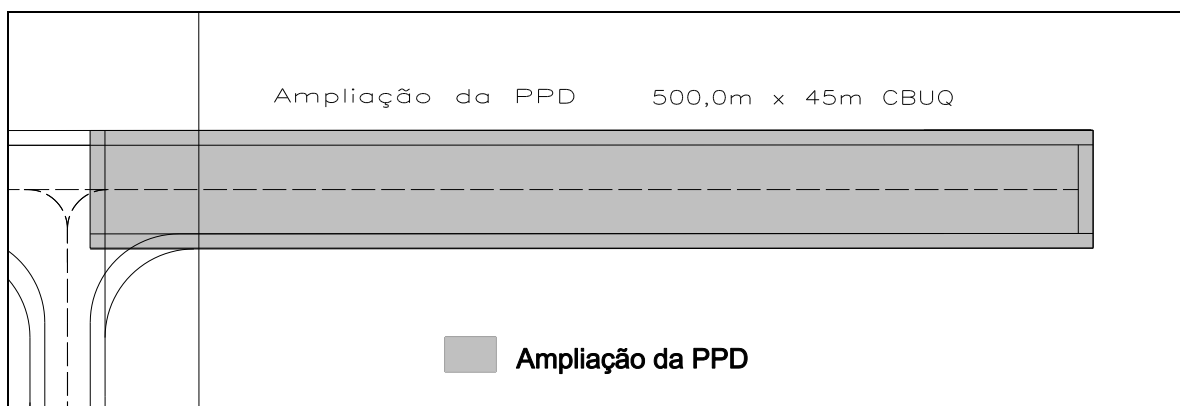


Figura 4: Ampliação da PPD

Essa intervenção contempla todos os serviços necessários ao pleno funcionamento da ampliação da pista de pouso e decolagem, como terraplenagem, pavimentação,

implantação de postes de iluminação, sinalização vertical e horizontal e sistema de drenagem. Também deverão ser realizadas a adequação de cerca operacional, implantação de novas faixas de pista e área destinada à RESA. Todos os serviços deverão ser executados conforme especificações do ICAO vigentes ou, ainda, conforme as melhores práticas do setor.

A pista de pouso e decolagem é composta de uma área crítica, situada na parte central, onde efetivamente há tráfego de aeronaves e cuja largura é de 30 metros. Logo após essa área há a área de pista não crítica com 15 metros de largura de pista distribuídos uniformemente em cada lado da pista de pouso e decolagem. Logo após a área não crítica, ao lado da pista há ainda o acostamento, com a largura de 7,5 metros por lado, totalizando em 15 metros de largura de acostamento. Figura 5 ilustra essa composição da pista.

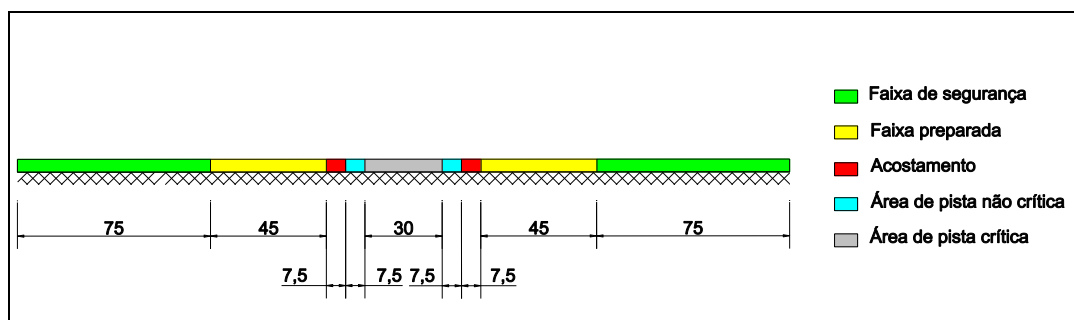


Figura 5: Composição da pista

Parte da cerca operacional deverá ser removida para a implantação do prolongamento da pista. Será necessária a remoção de aproximadamente 250 metros, como apresentado na Figura 6.

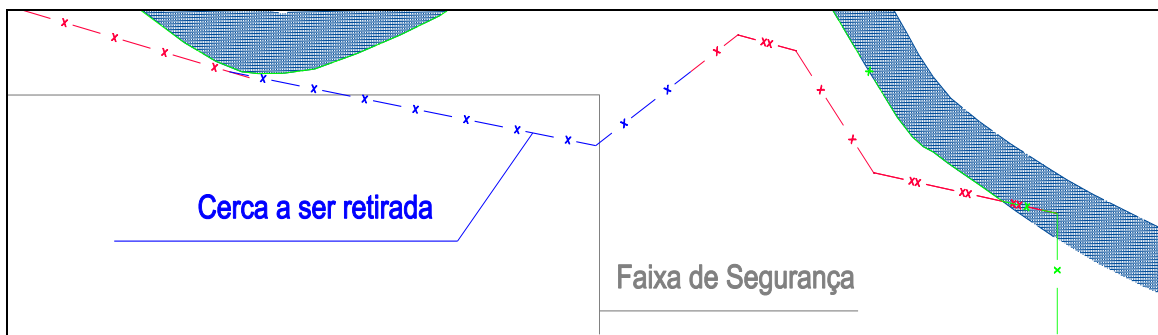


Figura 6: Remoção de cerca operacional

A implantação da cerca operacional é destinada a impedir a invasão da área de operação das aeronaves. A cerca deve ser do padrão ICAO.

A localização da cerca operacional a ser implantada está apresentada na Figura 7. Como constatado na figura, deverão ser implantados aproximadamente 240 metros de cerca operacional.

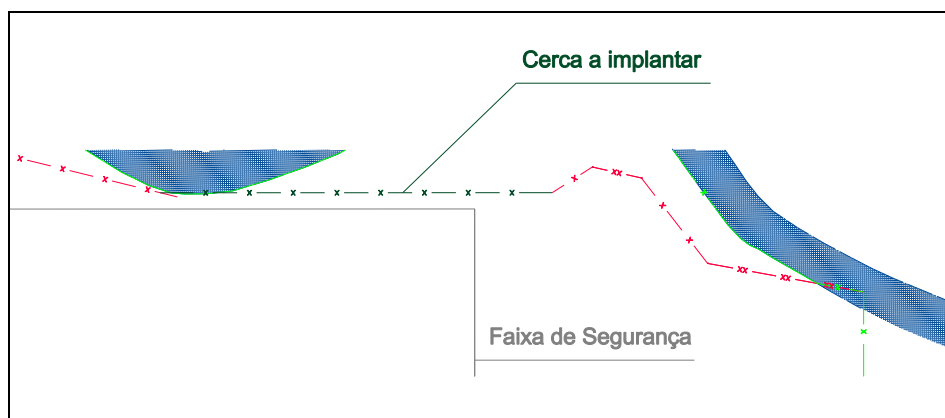


Figura 7: Implantação de cerca operacional

5.1.2.1 RECAPEAMENTO DE TODA PISTA, PÁTIO DE AERONAVES E PISTA DE TÁXI EXISTENTES (COM 2,5 CM DE CBUQ)

Esta intervenção demanda o recapeamento de toda a infraestrutura existente (pista, pátio de aeronaves e *taxiways*). Este serviço será composto de pintura de ligação e recapeamento, com 2,5 cm de CBUQ. A área de intervenção de recapeamento de concreto em CBUQ é cerca de 220.000 m², conforme ilustra a Figura 8

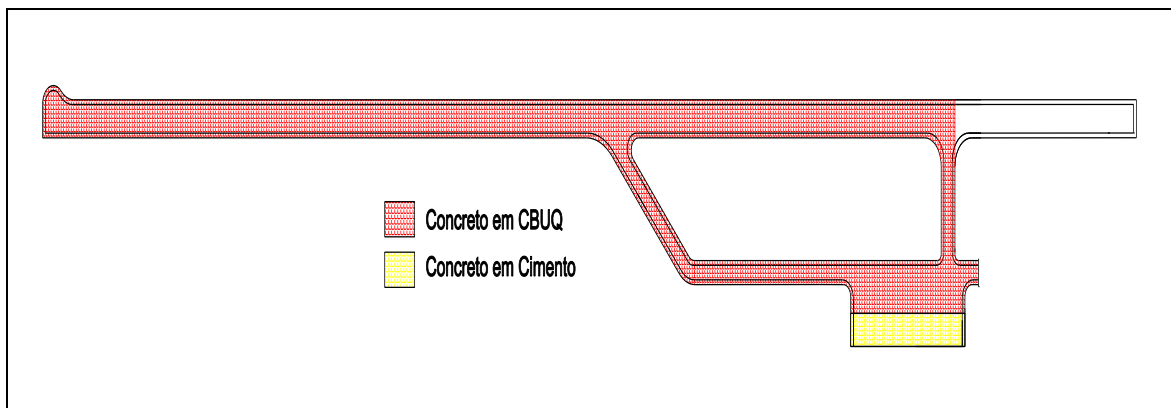


Figura 8: Recapeamento de toda pista, pátio de aeronaves e pista de táxi existentes

A parte do pátio de aeronaves que terá recapeamento em concreto cimento faz parte de outra intervenção, conforme descrita no subitem 5.2.1.

5.1.3 ITVO 3 – ESTUDOS E PROJETO EXECUTIVO PARA IMPLANTAÇÃO DA PISTA DE TÁXI – RAMO C

Estudos e projeto executivo para a implantação da Pista de Táxi – Ramo C.

O projeto deverá ser suficientemente completo para realização da obra e posterior homologação das melhorias. Deverão ser contemplados os serviços necessários ao pleno funcionamento da ampliação da pista de táxi, como terraplenagem, pavimentação, implantação de postes de iluminação, sinalização vertical e horizontal e sistema de drenagem. Todos os serviços deverão ser executados conforme especificações do ICAO vigentes ou, ainda, conforme as melhores práticas do setor.

A largura da pista é de 23 metros. Logo após há o acostamento, com a largura de 7,5 metros para cada lado, totalizando em 15 metros de largura de acostamento. A Figura 9 ilustra essa situação.

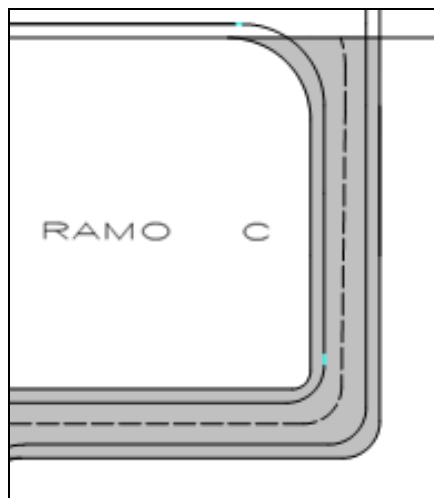


Figura 9: Pavimentação da pista de táxi do Ramo C

5.1.4 ITVO 4 – ESTUDOS E PROJETO EXECUTIVO PARA IMPLANTAÇÃO DA PISTA DE TÁXI – RAMO D

Estudos e projeto executivo para a implantação da Pista de Táxi – Ramo D.

O projeto deverá ser suficientemente completo para realização da obra e posterior homologação das melhorias. Deverão ser contemplados os serviços necessários ao pleno funcionamento da ampliação da pista de táxi, como terraplenagem, pavimentação, implantação de postes de iluminação, sinalização vertical e horizontal e sistema de drenagem. Todos os serviços deverão ser executados conforme especificações do ICAO vigentes ou, ainda, conforme as melhores práticas do setor.

A largura da pista é de 23 metros. Logo após há o acostamento, com a largura de 7,5 metros para cada lado, totalizando em 15 metros de largura de acostamento. A Figura 10 ilustra essa situação.

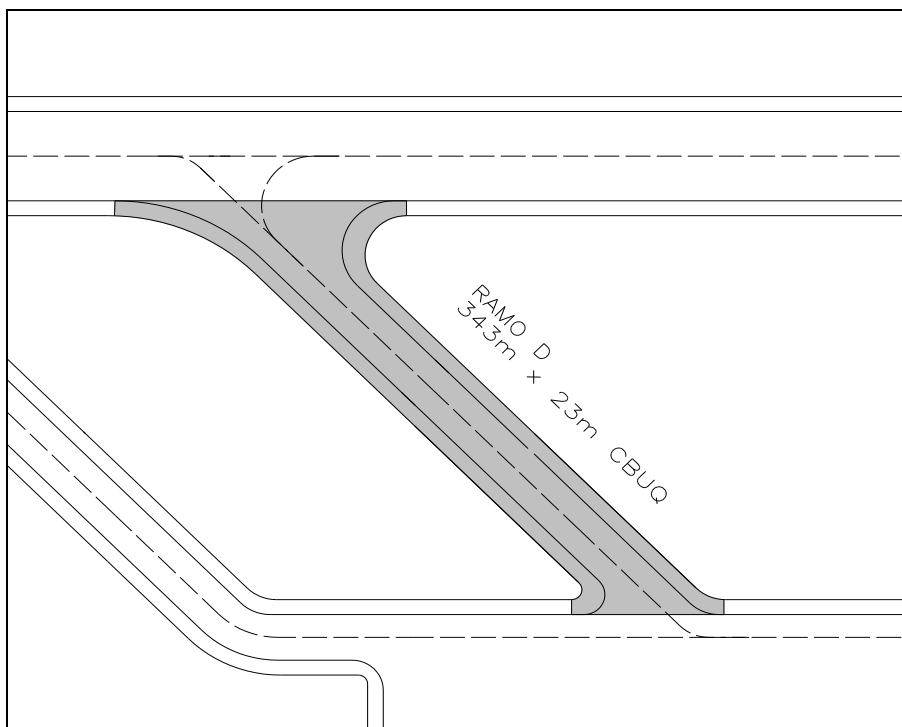


Figura 10: Pavimentação da pista de táxi do Ramo D

5.1.5 ITVO 5 – ESTUDOS E PROJETO EXECUTIVO PARA IMPLANTAÇÃO DA PISTA DE TÁXI – RAMO E

Estudos e projeto executivo para a implantação da Pista de Táxi – Ramo E.

O projeto deverá ser suficientemente completo para realização da obra e posterior homologação das melhorias. Deverão ser contemplados os serviços necessários ao pleno funcionamento da ampliação da pista de táxi, como terraplenagem, pavimentação, implantação de postes de iluminação, sinalização vertical e horizontal e sistema de drenagem. Todos os serviços deverão ser executados conforme especificações do ICAO vigentes ou, ainda, conforme as melhores práticas do setor.

A largura da pista é de 23 metros. Logo após há o acostamento, com a largura de 7,5 metros para cada lado, totalizando em 15 metros de largura de acostamento. A Figura 11 ilustra essa situação.

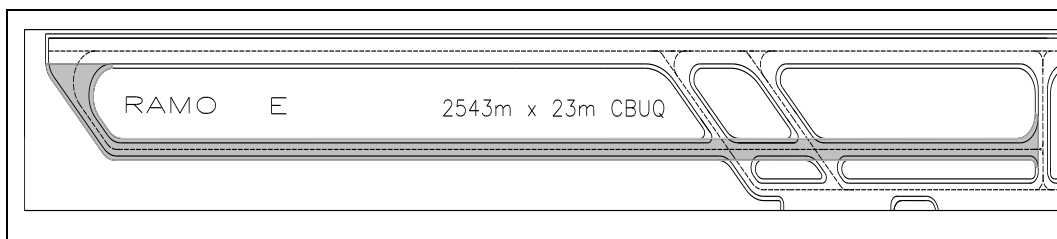


Figura 11: Pavimentação da pista de táxi do Ramo E

5.1.6 ITVO 6 – ESTUDOS E PROJETO EXECUTIVO PARA IMPLANTAÇÃO DO PÁTIO DE CARGAS E TAXIWAY DE ACESSO

Estudos e projeto executivo para a implantação do Pátio de Cargas e *Taxiway* de acesso em duas fases.

O projeto deverá ser suficientemente completo para realização da obra e posterior homologação das melhorias. Deverão ser contemplados os serviços necessários ao pleno funcionamento do pátio de cargas e taxiway, como terraplenagem, pavimentação, implantação de postes de iluminação, sinalização vertical e horizontal e sistema de drenagem. Todos os serviços deverão ser executados conforme especificações do ICAO vigentes ou, ainda, conforme as melhores práticas do setor.

Para a primeira fase de implantação, o pátio de cargas terá uma área da ordem de 17.200 m² e deverá ser pavimentado em concreto-cimento. Sua localização é mostrada na Figura 12.

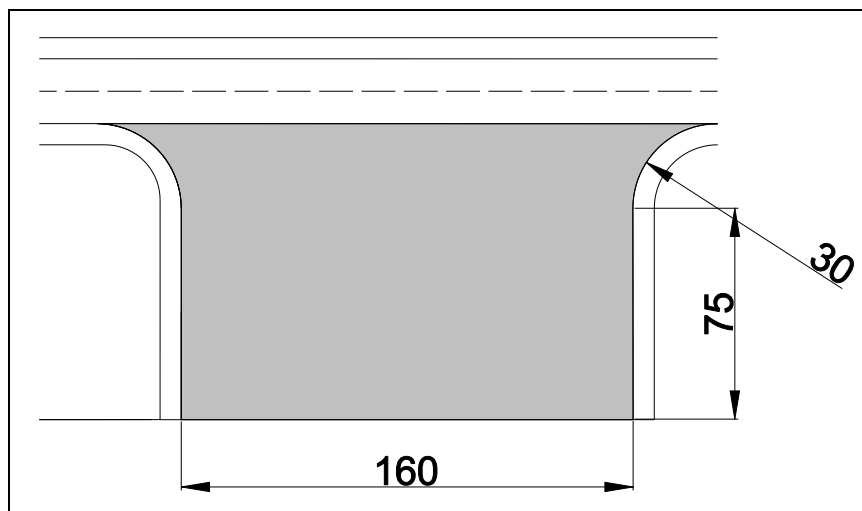


Figura 12: Área do Pátio de Cargas

O acesso de aeronaves ao pátio de cargas deverá ser realizado pela *taxiway* Ramo C, objeto de outra intervenção (ITVO 03: projeto e ITVC 03: obra) que deverá ser complementada na extensão da largura do pátio de cargas. A largura desta será de 23 metros. O acostamento terá largura de 7,5 metros para cada lado, totalizando em 15 metros de largura de acostamento. A Figura 13 ilustra essa situação.

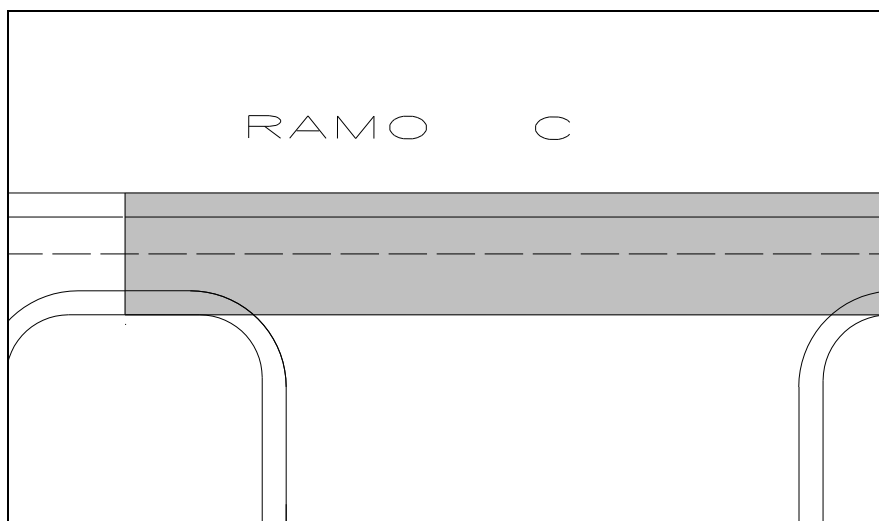


Figura 13: Complementação da pavimentação da pista de táxi do Ramo C

O pátio de cargas também deverá ser dotado de novas vias de serviço para seu atendimento, conforme Figura 14. Serão implantadas cerca de 4.000 m² de via de serviço.

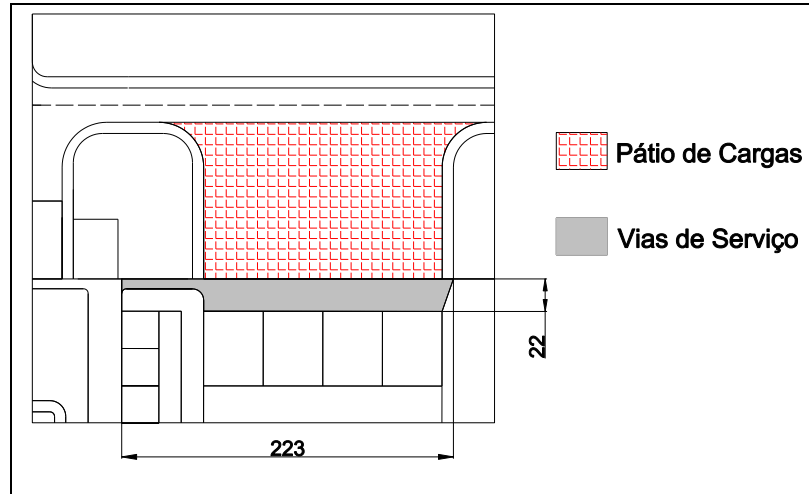


Figura 14: Ampliação da via de serviço de acesso ao Pátio de Cargas

A segunda fase de implantação contemplará a ampliação do pátio de cargas numa área de aproximadamente 23.500 m², conforme ilustra a Figura 15.

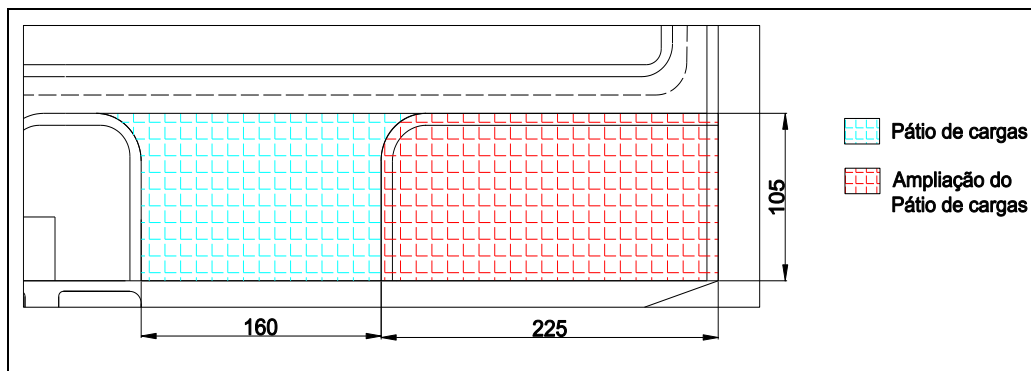


Figura 15: Ampliação do Pátio de cargas

O pátio de cargas deverá ser dotado de novas vias de serviço para seu atendimento, conforme Figura 16 Serão implantados cerca de 4.100 m² de via de serviço.

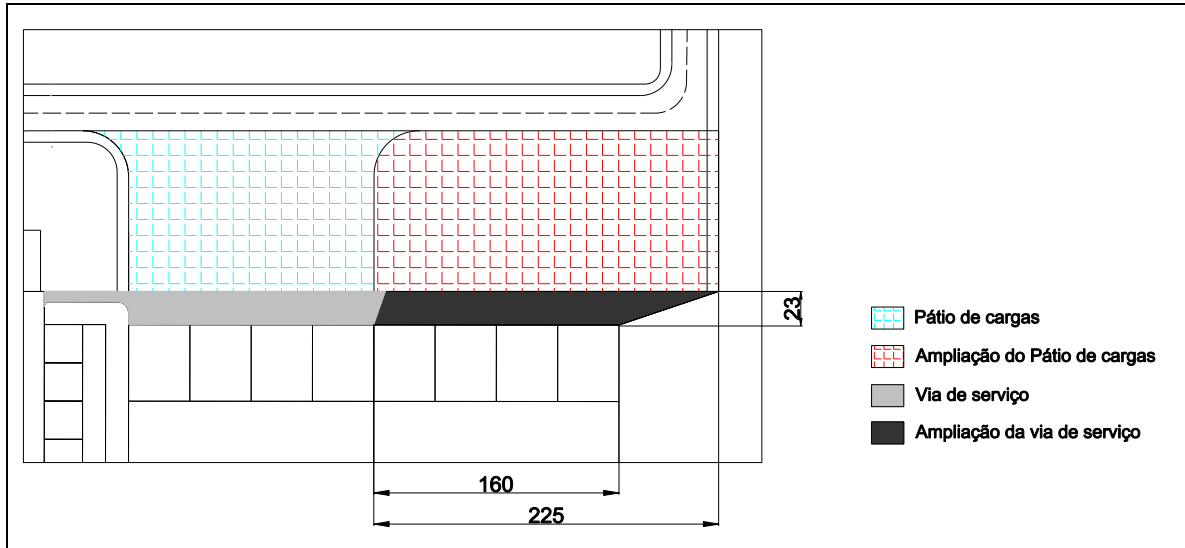


Figura 16: Ampliação da via de serviço ao Pátio de cargas ampliado

5.1.7 ITVO 7 – ESTUDOS E PROJETO EXECUTIVO PARA IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL DE CARGAS – TECA

Estudos e projeto executivo para a implantação do Terminal de Cargas – TECA.

O projeto executivo do Terminal de Cargas deverá prever duas fases de implantação, como mostra a Figura 01 e seguir as orientações abaixo.

5.1.7.1 PRIMEIRA FASE

5.1.7.1.1 TECA (inclui sistema viário de acesso)

Deverá ser implantado o terminal de cargas (TECA), conforme Figura 17, com área de aproximadamente 8.000 m².

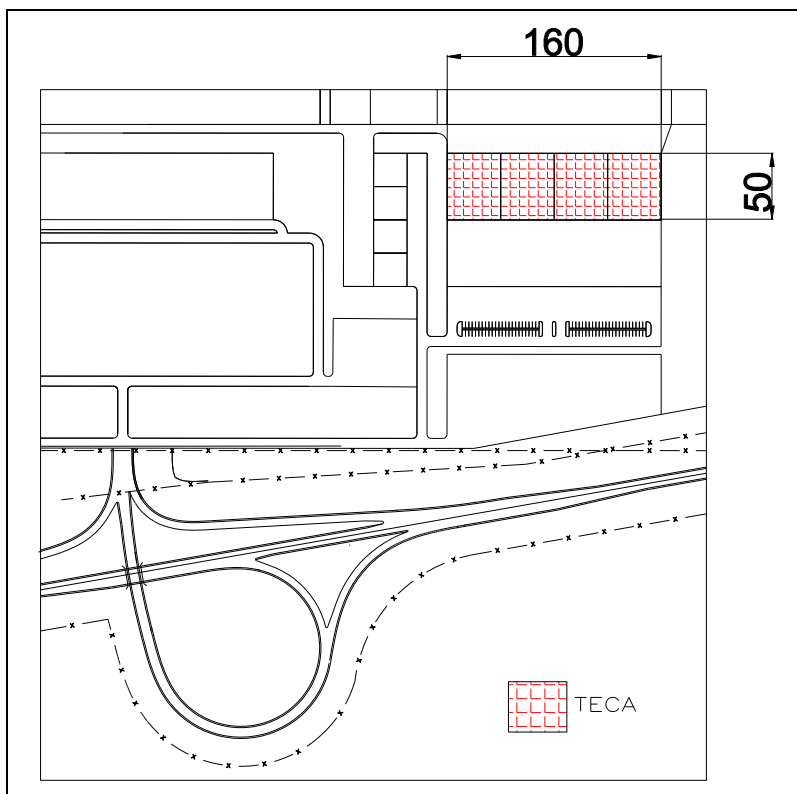


Figura 17: Implantação do Terminal de Cargas (TECA)

Deverá também ser implantado um acesso viário para atendimento ao TECA, conforme Figura 18. Serão implantados cerca de 2.400 m² de via em pavimento CBUQ para atendimento ao tráfego de veículos.

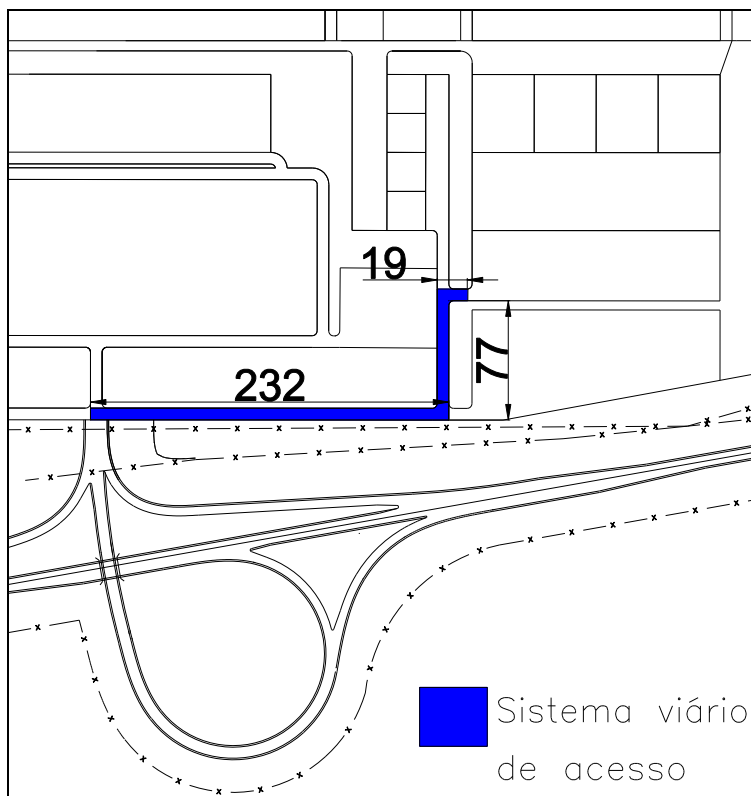


Figura 18: Sistema viário de acesso ao TECA

5.1.7.1.2 Pátio de manobras de veículos

Essa intervenção contempla os serviços necessários ao pleno funcionamento do pátio de manobra de veículos, como terraplenagem, pavimentação, implantação de postes de iluminação, sinalização vertical e horizontal e sistema de drenagem. Todos os serviços deverão ser executados conforme especificações do DER/MG vigentes.

O pátio de manobras de veículos terá área de cerca de 15.200 m², conforme Figura 19, e deverá ser pavimentado em CBUQ.

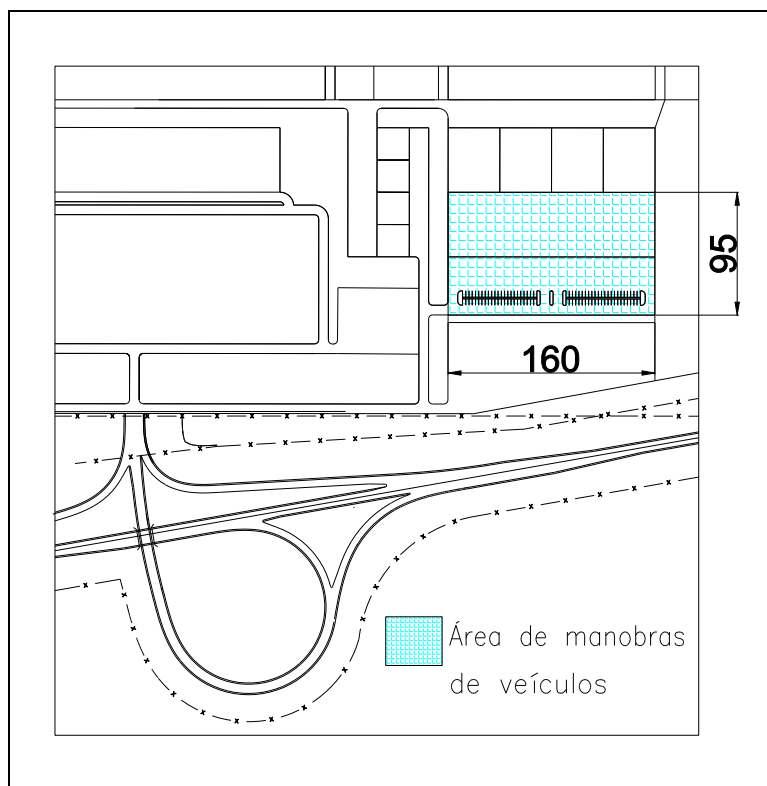


Figura 19: Área de manobras de veículos

5.1.7.1.3 Área de apoio de infraestrutura básica (Doca)

Essa intervenção contempla os serviços necessários ao pleno funcionamento da área de apoio de infraestrutura básica (doca), como terraplenagem, pavimentação, implantação de iluminação, sinalização vertical e horizontal, sistema de drenagem e execução de meio-fio. Todos os serviços deverão ser executados conforme especificações do DER/MG vigentes.

A área da doca é de cerca de 9.500 m² e deverá ser pavimentada em CBUQ. A Figura 20 apresenta a localização dessa área.

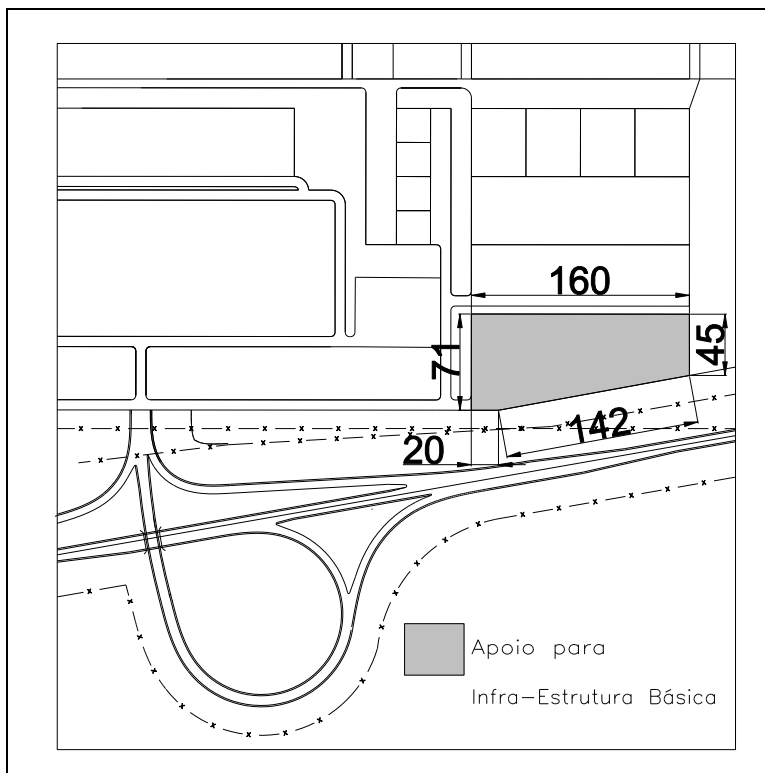


Figura 20: Área de apoio para infraestrutura básica

5.1.7.1 SEGUNDA FASE - AMPLIAÇÃO

5.1.7.1.1 Ampliação do TECA

A ampliação do TECA constará de um acréscimo de aproximadamente 8.000 m². Sua ampliação e o sistema viário que dá acesso ao mesmo são ilustrados na Figura 21.

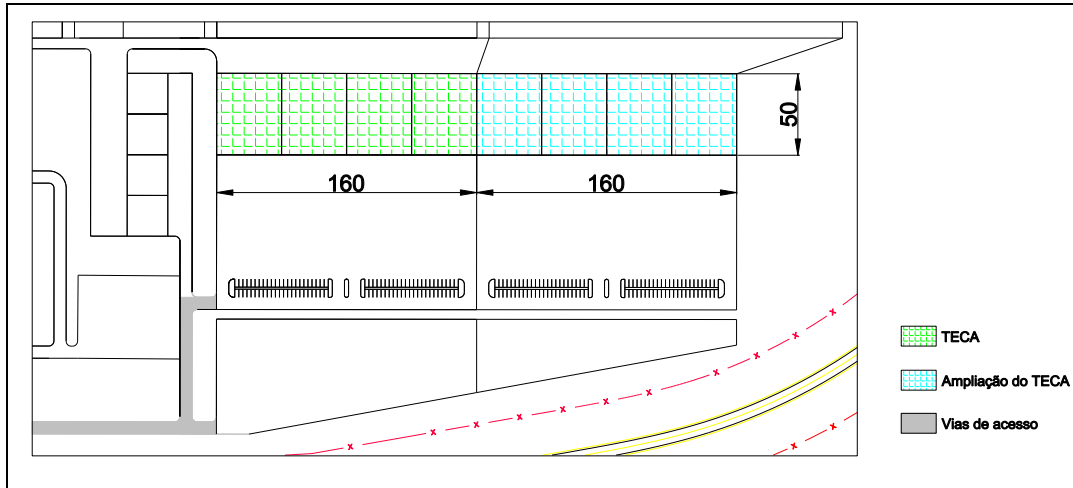


Figura 21: Ampliação do TECA

5.1.7.1.2 Pátio de manobras de veículos

Essa intervenção contempla todos os serviços necessários ao pleno funcionamento da ampliação do pátio de manobra de veículos, como terraplenagem, pavimentação, implantação de postes de iluminação, sinalização vertical e horizontal e sistema de drenagem. Todos os serviços deverão ser executados conforme especificações do DER/MG vigentes.

A ampliação do TECA constará de um acréscimo de 15.200 m². Sua ampliação e o sistema viário que dá acesso ao mesmo são ilustrados na Figura 22.

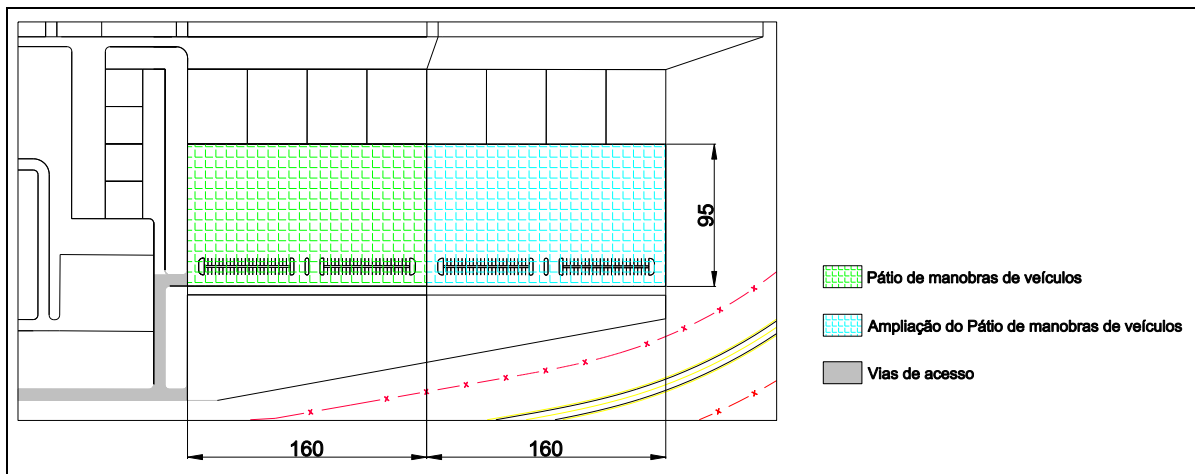


Figura 22: Ampliação do Pátio de manobras de veículos

5.1.7.1.3 Área de apoio de infraestrutura básica (DOCA)

Essa intervenção contempla todos os serviços necessários ao pleno funcionamento da área de apoio de infraestrutura básica (doca), como terraplenagem, pavimentação, implantação de iluminação, sinalização vertical e horizontal, sistema de drenagem e execução de meio-fio. Todos os serviços deverão ser executados conforme especificações do DER/MG vigentes.

O projeto executivo deve ser elaborado pela CONCESSIONÁRIA e apresentado ao PODER CONCEDENTE para não objeção. O projeto deverá obedecer às normas e especificações da ABNT existentes.

A ampliação da área de apoio para infraestrutura básica/manutenção do aeroporto constará de um acréscimo de aproximadamente 4.900 m². Sua ampliação e o sistema viário que dá acesso ao mesmo são ilustrados na Figura 23.

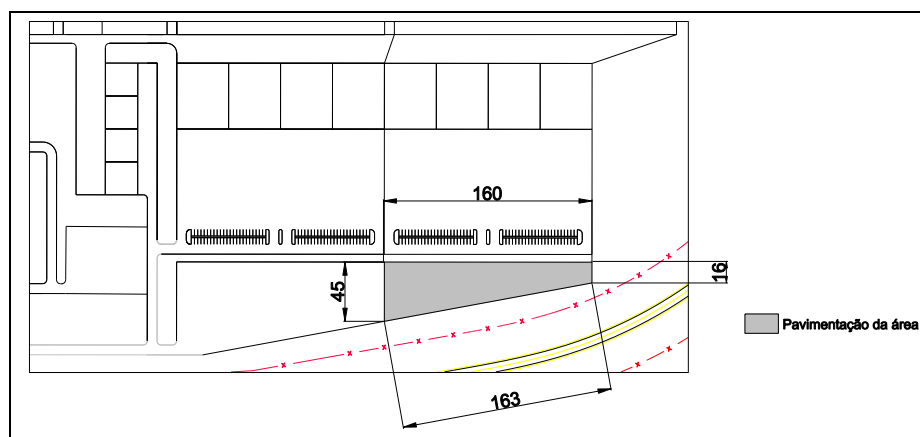


Figura 23: Pavimentação da ampliação da área de apoio para infraestrutura básica

5.1.8 ITVO 8 – ESTUDOS E PROJETOS EXECUTIVOS PARA IMPLANTAÇÃO DO PÁTIO DE AVIAÇÃO GERAL

Estudos e projeto executivo para a implantação do Terminal do Pátio de Aviação Geral. Deverão ser contemplados os serviços necessários ao pleno funcionamento do pátio de

aviação geral, como terraplenagem, pavimentação, implantação de postes de iluminação, sinalização vertical e horizontal e sistema de drenagem. Todos os serviços deverão ser executados conforme especificações do ICAO vigentes ou, ainda, conforme as melhores práticas do setor.

O pátio de cargas terá área de cerca de 28.400 m², conforme ilustra a Figura 24.

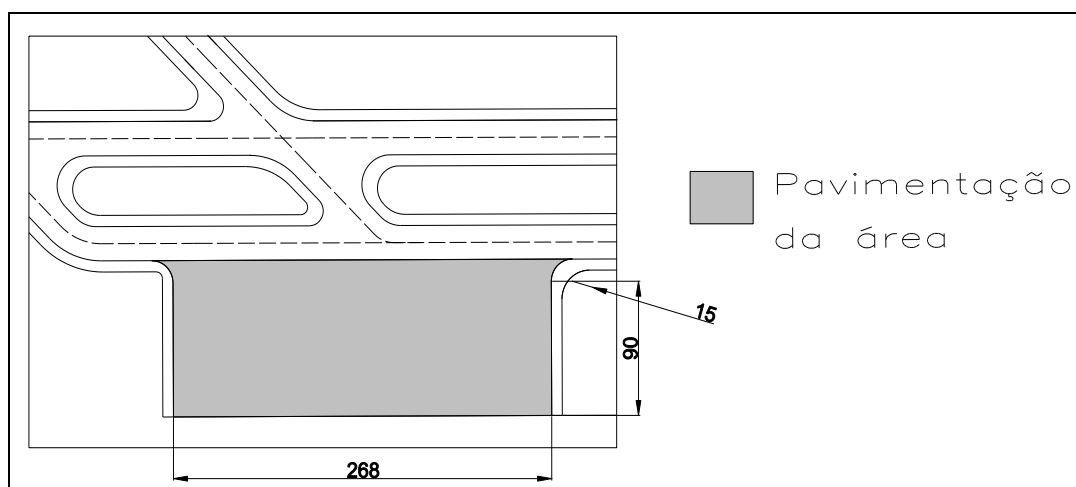


Figura 24: Área do pátio de aviação geral

O pátio de cargas deverá ser dotado de novas vias de serviço para seu atendimento, conforme Figura 25. Serão implantados cerca de 2.660 m² de via de serviço.

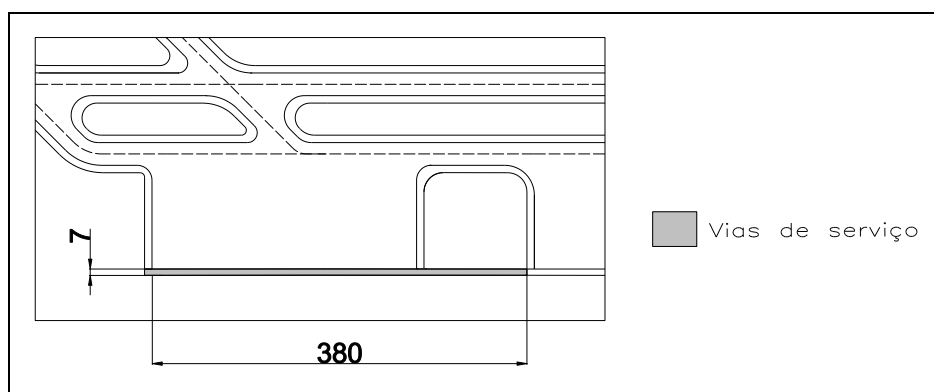


Figura 25: Implantação das vias de serviço ao Pátio de Aviação Geral

5.1.9 ITVO 9 – ESTUDOS E PROJETO EXECUTIVO PARA IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA VIÁRIO PARA AS ÁREAS DE APOIO ÀS COMPANHIAS AÉREAS

Deverão ser feitos estudos e projeto executivo para a implantação de sistema viário para as áreas de apoio às companhias aéreas.

Deverão ser contemplados os serviços necessários ao pleno funcionamento do sistema viário para as áreas de apoio às companhias aéreas, como terraplenagem, pavimentação, implantação de iluminação, sinalização vertical e horizontal, sistema de drenagem e execução de meio-fio. Todos os serviços deverão ser executados conforme especificações do DER/MG vigentes.

Deverão ser implantados aproximadamente 4.400 m² de vias de acesso às áreas de apoio às companhias aéreas, conforme ilustra a Figura 26.

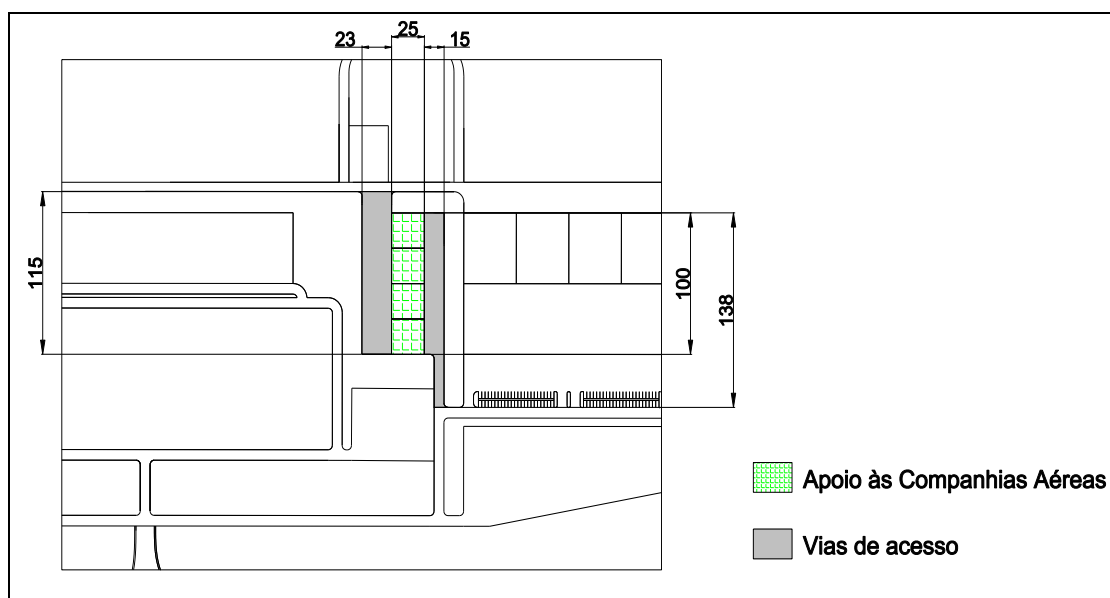


Figura 26: Implantação do sistema viário para as áreas de apoio às companhias aéreas

5.1.10 ITVO 10 – ESTUDOS E PROJETOS EXECUTIVOS PARA IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA VIÁRIO PARA O PARQUE DE ABASTECIMENTO DE AERONAVES – PAA

Deverão ser feitos estudos e projeto executivo para a implantação de sistema viário para o Parque de Abastecimento de Aeronaves.

5.1.11 ITVO 11 – ESTUDOS E PROJETOS EXECUTIVOS PARA PAVIMENTAÇÃO EM PARTE DO PÁTIO DE AERONAVES

Deverão ser feitos estudos e projeto executivo para a pavimentação em parte do pátio de aeronaves em concreto.

Deverão ser contemplados os serviços necessários ao pleno funcionamento do sistema viário para o parque de abastecimento de aeronaves, como terraplenagem, pavimentação, implantação de postes de iluminação, sinalização vertical e horizontal e sistema de drenagem. Todos os serviços deverão ser executados conforme especificações do ICAO vigentes ou, ainda, conforme as melhores práticas do setor.

As vias de acesso constarão de aproximadamente 3.450 m², conforme ilustra a Figura 27.

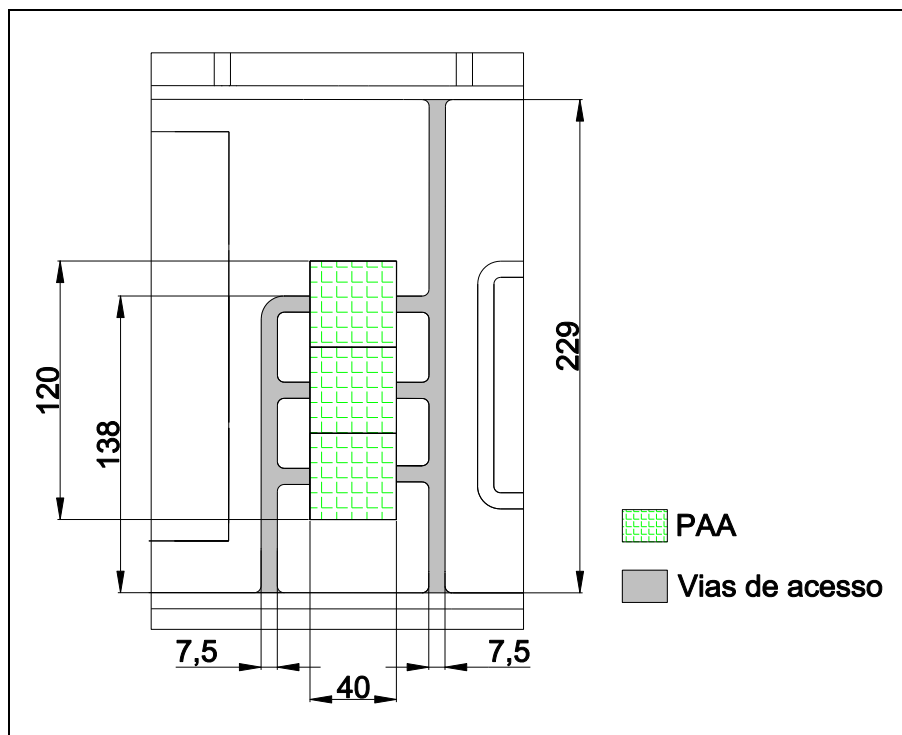


Figura 27: Sistema viário do PAA

5.1.12 ITVO 12 – REVITALIZAÇÃO DA RODOVIA DE ACESSO

Deverão ser realizados revitalização e redimensionamento do pavimento da rodovia MG-353 que dá acesso ao aeroporto, numa extensão em torno de 1000 metros, conforme ilustra a Figura 28.



Figura 28: Revitalização da rodovia de acesso

5.1.13 ITVO 13 – EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS

Deverão ser adquiridos pela CONCESSIONÁRIA os equipamentos para sistema de proteção e auxílio à navegação e equipamentos para movimentação/armazenagem de cargas.

As especificações e os projetos de instalação dos equipamentos deverão ser apresentados ao PODER CONCEDENTE para obtenção de não objeção para posterior aquisição dos mesmos.

A não objeção do PODER CONCEDENTE seguirá procedimento constante da Cláusula 06 do CONTRATO.

A lista de EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS é dada abaixo:

A. Equipamentos do sistema de proteção ao voo e auxílio à navegação:

- a. PAPI (Precision Approach Path Indicator). Equipamento de Indicador de Precisão de Trajetória de Aproximação. Deverão ser elaborados projeto, equipamento e instalação para a cabeceira 26.

B. Equipamentos Logísticos:

- a. Empilhadeira. Equipamentos para carregar e descarregar mercadorias em pallets. Deverão ser adquiridas 02 (duas) empilhadeiras.
- b. Balança Rodoviária: Equipamento utilizado para pesagem de veículos. Deverão ser adquiridas 02 (duas) balanças rodoviárias.
- c. Carrinhos Hidráulicos. São utilizados para movimentação manual horizontal de cargas. Deverão ser adquiridos 20 (vinte) carrinhos hidráulicos.
- d. *Racks*: Equipamentos para armazenagem verticalizada de cargas. Deverão ser adquiridos 40 (quarenta) *racks*.
- e. *Dollies*. Equipamentos para transporte horizontal de cargas. Deverão ser adquiridos 2 (dois) *dollies*
- f. Plataforma móvel de carga/descarga. Equipamento de suspensão de cargas que realizar movimentos de realiza movimentos de um elevador de cargas e sobre rodas, funcionando como uma doca elevada. Possui mobilidade para posicionar-se de forma conveniente junto às aeronaves ou mesmo no terminal de carga. Deverão ser adquiridas 02 (duas) plataformas.
- g. Câmara Frigorífica. Deverão ser adquiridas 03 (três) câmaras frigoríficas de 30m³ cada.
- h. Trator Agrícola. Deverão ser adquiridos 02 (dois) tratores agrícolas.

Estes equipamentos constantes desta ITVO são os EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS, que, após sua disponibilização em condições funcionais, ou seja, aptos à homologação pela ANAC, ou demais autoridades aeronáuticas, quando tal homologação for necessária

possibilitarão a CONCESSIONÁRIA o início do recebimento da CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA, nos termos do Anexo V – Política Tarifária e Mecanismo de Pagamento.

5.2 INTERVENÇÕES CONDICIONADAS

As intervenções condicionadas, doravante denominadas “ITVC”, por sua vez, são aquelas exigidas quando o crescimento da demanda indiscutivelmente indicar a necessidade de adequação da infraestrutura aeroportuária ou por decisão de investimentos do PODER CONCEDENTE.

Quando as ITVCs forem exigidas à Concessionária, esta deverá submeter ao PODER CONCEDENTE orçamento e cronograma de execução, que, sendo aprovados pelo PODER CONCEDENTE, serão adotados para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e acompanhamento e aplicação das condições contratuais.

Para aquelas ITVCs que não possuem projeto executivo que tiveram sua elaboração como ITVOs, antes do procedimento acima, caberá à CONCESSIONÁRIA a apresentação de orçamento e cronograma para a elaboração do projeto executivo, que, sendo aprovados pelo PODER CONCEDENTE, serão adotados para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e acompanhamento e aplicação das condições contratuais.

Os projetos ou as obras das intervenções condicionadas poderão ser executadas pela CONCESSIONÁRIA, se assim exigido, ou licitada pelo PODER CONCEDENTE ou por quem este delegar. Nos casos em que as ITVCs ficarem a cargo do PODER CONCEDENTE caberá à CONCESSIONÁRIA supervisionar os serviços. A supervisão das ITVCs não gerará direito à recomposição do equilíbrio-econômico financeiro.

O PODER CONCEDENTE poderá, a qualquer tempo acrescentar ou restringir intervenções condicionadas.

As intervenções condicionadas são descritas na tabela a seguir:

ITVC	Descrição
ITVC 1	Implantação de equipamentos para tipo de operação de Código 4D e IFR Precisão, conforme projeto elaborado na ITVO 01
ITVC 2	Ampliação da Pista de Pouso e Decolagem em 500 metros, conforme projeto elaborado na ITVO 02.
ITVC 3	Ampliação da Pista de Táxi - Ramo C, conforme projeto elaborado na ITVO 03.
ITVC 4	Implantação da Pista de Táxi - Ramo D, conforme projeto elaborado na ITVO 04.
ITVC 5	Implantação da Pista de Táxi - Ramo E, conforme projeto elaborado na ITVO 05.
ITVC 6	Implantação do Pátio de Cargas e <i>Taxiway</i> de Acesso, conforme projeto elaborado na ITVO 06.
ITVC 7	Ampliação do Pátio de Cargas, conforme projeto elaborado na ITVO 06.
ITVC 8	Implantação do Terminal de Cargas – TECA, conforme projeto elaborado na ITVO 07.
ITVC 9	Ampliação do Terminal de Cargas – TECA, conforme projeto elaborado na ITVO 07.
ITVC 10	Implantação do Pátio de Aviação Geral, conforme projeto elaborado na ITVO 08.
ITVC 11	Implantar sistema viário para as áreas de apoio às companhias aéreas, conforme projeto elaborado na ITVO 09.
ITVC 12	Implantar sistema viário para o Parque de Abastecimento de Aeronaves – PAA, conforme projeto elaborado na ITVO 10.
ITVC 13	Pavimentação em concreto de cimento em parte do Pátio de Aeronaves, conforme projeto elaborado na ITVO 11.
ITVC 14	Ampliação do Terminal de Passageiros.
ITVC 15	Ampliação do estacionamento de veículos.
ITVC 16	Ampliação do SESCINC.
ITVC 17	Ampliação da área de equipamento de rampas.

5.2.1 ITVC 1 – IMPLANTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PARA TIPO DE OPERAÇÃO DE CÓDIGO 4D E IFR PRECISÃO

Deverão ser implantados os equipamentos e procedimentos para operação do aeroporto (Pista de Pouso e Decolagem com 2.500 m x 45 m) na condição operacional de código 4D e IFR Precisão, conforme projeto executivo elaborado na ITVO 01

5.2.2 ITVC 2 – AMPLIAÇÃO DA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM EM 500 METROS

Deverá ser executada a obra de ampliação da pista de pouso e decolagem conforme projeto executivo elaborado na ITVO 02.

5.2.3 ITVC 3 – AMPLIAÇÃO DA PISTA DE TÁXI - RAMO C

Deverá ser executada a obra de ampliação da pista de táxi – ramo C conforme projeto executivo elaborado na ITVO 03.

5.2.4 ITVC 4 – IMPLANTAÇÃO DA PISTA DE TÁXI - RAMO D

Deverá ser executada a obra de ampliação da pista de táxi – ramo D conforme projeto executivo elaborado na ITVO 04.

5.2.5 ITVC 5 – IMPLANTAÇÃO DA PISTA DE TÁXI - RAMO E

Deverá ser executada a obra de ampliação da pista de táxi – ramo E conforme projeto executivo elaborado na ITVO 05.

5.2.1 ITVC 6 – IMPLANTAÇÃO DO PÁTIO DE CARGAS E TAXIWAY DE ACESSO

Deverá ser executada a primeira fase da obra de implantação do pátio de cargas e taxiway de acesso, conforme projeto executivo elaborado na ITVO 06.

5.2.2 ITVC 7 – AMPLIAÇÃO DO PÁTIO DE CARGAS

Deverá ser executada a segunda fase da obra de implantação do pátio de cargas, conforme projeto executivo elaborado na ITVO 06.

5.2.3 ITVC 8 – IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL DE CARGAS – TECA

Deverá ser executada a primeira fase da obra de implantação do terminal de cargas, conforme projeto executivo elaborado na ITVO 07.

5.2.4 ITVC 9 – AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE CARGAS – TECA

Deverá ser executada a segunda fase da obra de implantação do terminal de cargas, conforme projeto executivo elaborado na ITVO 07.

5.2.5 ITVC 10 – IMPLANTAÇÃO DO PÁTIO DE AVIAÇÃO GERAL

Deverá ser executada a obra de implantação do pátio de aviação geral, conforme projeto executivo elaborado na ITVO 08.

5.2.6 ITVC 11 – IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA VIÁRIO PARA AS ÁREAS DE APOIO ÀS COMPANHIAS AÉREAS

Deverá ser executada a obra de implantação do sistema viário para áreas de apoio às companhias aéreas, conforme projeto executivo elaborado na ITVO 10.

5.2.1 ITVC 12 – IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA VIÁRIO PARA O PARQUE DE ABASTECIMENTO DE AERONAVES – PAA

Deverá ser executada a obra de implantação do sistema viário para o parque de abastecimento de aeronaves – PAA, conforme projeto executivo elaborado na ITVO 11.

5.2.1 ITVC 13 – PAVIMENTAÇÃO EM CONCRETO DE CIMENTO EM PARTE DO PÁTIO DE AERONAVES

Deverá ser feita a pavimentação em concreto cimento em 50% do Pátio de Aeronaves, cerca de 15.900 m², conforme ilustra a Figura 29.

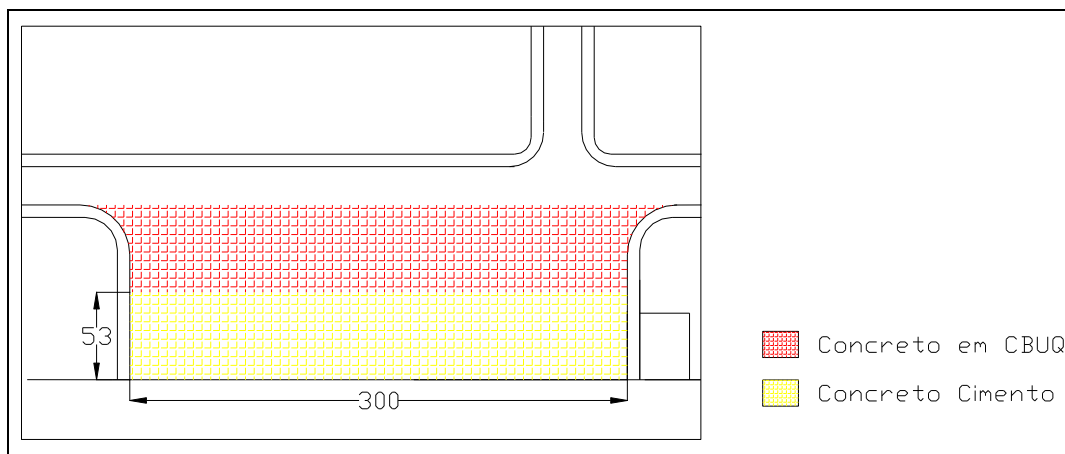


Figura 29: Pavimentação em concreto cimento em parte do Pátio de Aeronaves

5.2.2 ITVC 14 – AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS

O terminal de passageiros deverá ser ampliado para aproximadamente 11.250 m², tendo portando um acréscimo de 6.840 m² conforme ilustra a Figura 30. A nova capacidade para processamento deverá atender à demanda existente.

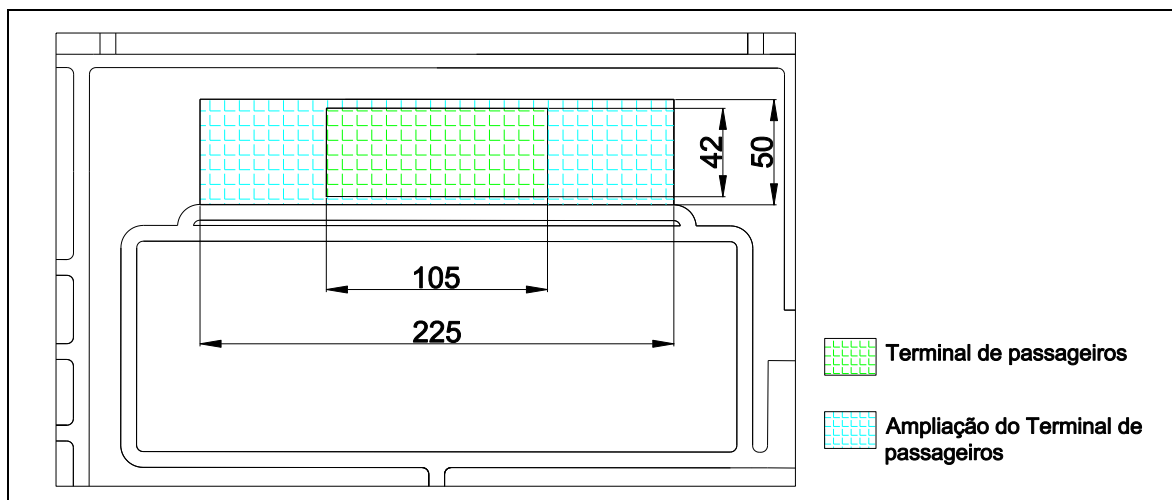


Figura 30: Ampliação do Terminal de passageiros

Eventuais soluções alternativas ao estabelecido (por exemplo: instalações para a aviação geral, instalações provisórias para atender picos de demanda pontuais relacionados à realização de grandes eventos ou outras condições sazonais) poderão ser aceitas mediante consulta prévia e submissão do projeto e plano de utilização das instalações à

SETOP e desde que estejam assegurados, nestas instalações, condições para atendimento aos os melhores parâmetros dos indicadores operacionais estabelecidos no QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO – QID.

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

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

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.

Os materiais e sistemas empregados na construção da ampliação da edificação existente do terminal de passageiros deverão proporcionar, obrigatoriamente:

- Operação ininterrupta;
- Alta durabilidade;
- Manutenção simplificada e econômica;
- Proteção contra as intempéries e atenuação de ruídos;
- Saúde e segurança ao usuário; e
- Alta eficiência energética.

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

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

- Os pisos deverão possuir altíssima resistência à abrasão superficial, baixa absorção de água, alta resistência ao manchamento e ataque químico e resistência mecânica alta.
- Paredes, forros, tetos e fachadas.
- Os níveis de conforto térmico e acústico destes elementos deverão seguir as normas técnicas aplicáveis da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

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

5.2.3 ITVC 15 – AMPLIAÇÃO DO ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS

Essa intervenção contempla os serviços necessários ao pleno funcionamento da ampliação do estacionamento de veículos (particular, funcionários, táxi e ônibus), como terraplenagem, pavimentação, implantação de iluminação, sinalização vertical e horizontal, sistema de drenagem e execução de meio-fio. Todos os serviços deverão ser executados conforme especificações do DER/MG vigentes.

A área do estacionamento para a configuração proposta deverá constar de 28.500 m² (capacidade para aproximadamente 1.200 vagas), ou seja, uma ampliação conforme ilustra a Figura 31.

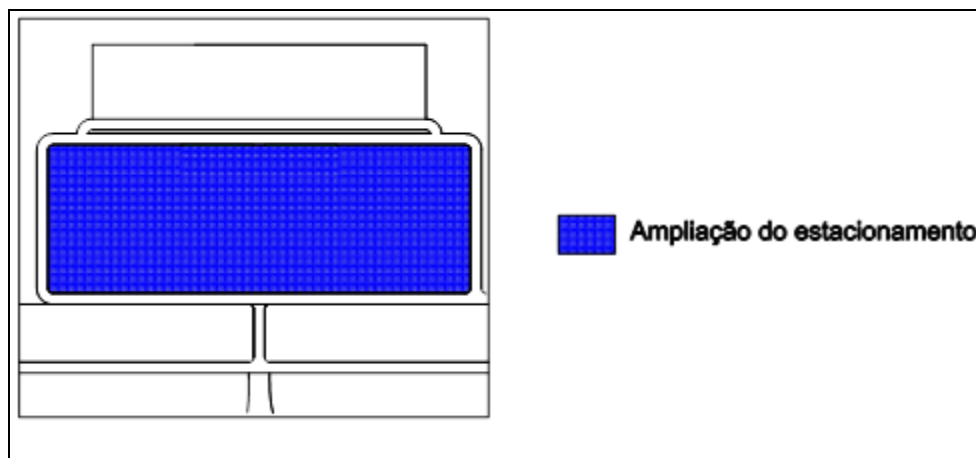


Figura 31: Ampliação do estacionamento de veículos

5.2.1 ITVC 16 – AMPLIAÇÃO DO SESCINC

Essa intervenção contempla os serviços necessários ao pleno funcionamento da ampliação do SESCINC, como terraplenagem, edificação, vias de acesso, construção de castelo de água e demais instalações e equipamentos necessários de modo a manter condições operacionais estabelecidas. Todos os serviços deverão ser executados conforme especificações vigentes ou, ainda, conforme as melhores práticas do setor.

O SESCINC consta de uma área de 1.000 m² e 1.740 m² de vias de acesso atualmente e será ampliado de modo a ter 2.600 m², conforme ilustra a Figura 32.

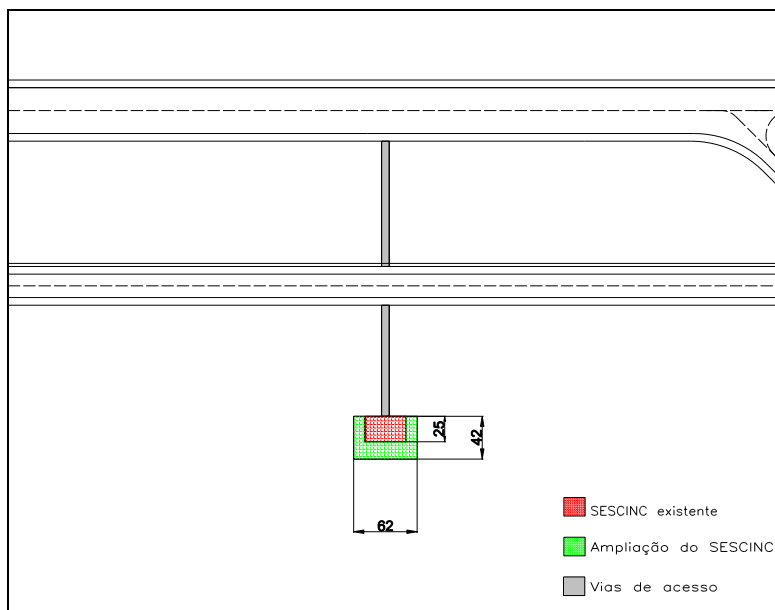


Figura 32: Área construída do SESCINC

5.2.2 ITVC 17 – AMPLIAÇÃO DA ÁREA DE EQUIPAMENTO DE RAMPAS

A área de equipamento de rampas deverá ser ampliada em 2.000 m², conforme ilustra a Figura 33.

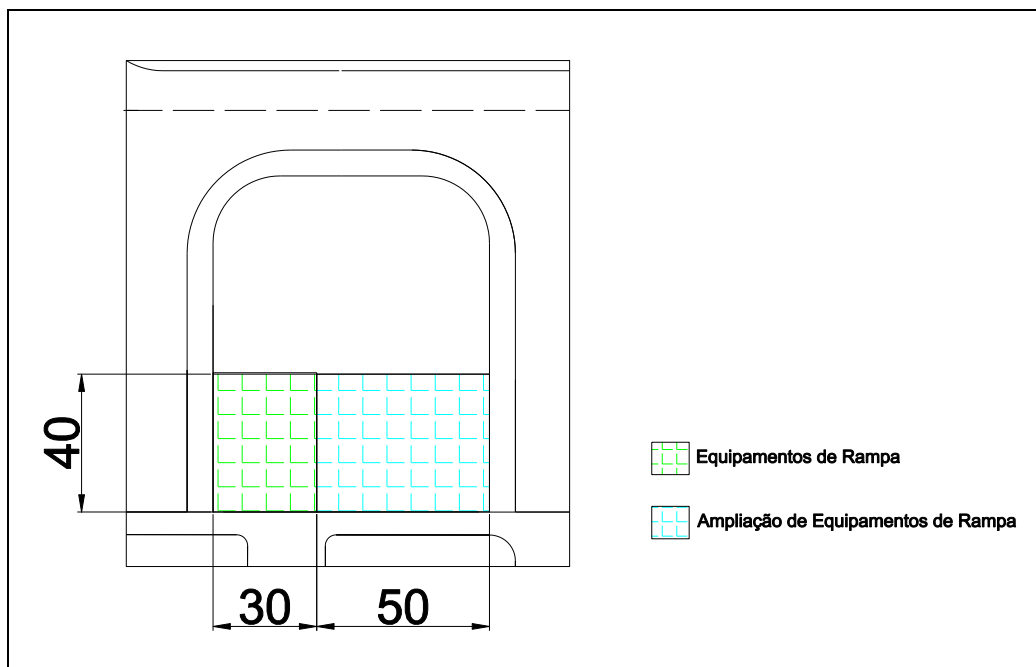


Figura 33: Ampliação de Equipamentos de Rampa

5.3 OUTRAS OBRAS

A CONCESSIONÁRIA deterá a prerrogativa de realizar outras intervenções que julgue necessárias ou adequadas para a prestação dos SERVIÇOS e de acordo com sua estratégia de EXPLORAÇÃO do AEROPORTO, independente de constarem entre as intervenções obrigatórias ou da solicitação do PODER CONCEDENTE.

A CONCESSIONÁRIA só estará autorizada a realizar intervenções cujos projetos tenham recebido não objeção do PODER CONCEDENTE. Para tanto, deverão ser seguidas as orientações da Cláusula 06 do CONTRATO.

Independente de terem recebido não-objeção, as intervenções que não constarem da lista das intervenções obrigatórias ou condicionadas não serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

6 ADMINISTRAÇÃO E GESTÃO AEROPORTUÁRIA

No exercício das funções administrativas, a CONCESSIONÁRIA deverá observar as seguintes atividades:

- Dirigir técnica, operacional e administrativamente o AEROPORTO;
- Promover a contratação de estudos, planos, projetos, obras, equipamentos e serviços relativos às suas atividades;
- Celebrar contratos e convênios para prestação de serviços técnicos especializados;
- Promover e coordenar junto aos órgãos públicos competentes as medidas necessárias para a instalação e permanência dos serviços de Segurança, Polícia, Alfândega e Saúde no aeroporto;
- Promover as homologações necessárias junto às autoridades aeronáuticas;
- Assunção das despesas de serviços públicos (água, esgoto, energia elétrica e telefone) decorrentes do funcionamento do ARZM a partir da transferência do patrimônio pelo PODER CONCEDENTE;
- Mobilização do pessoal necessário para o gerenciamento do AEROPORTO, após o término do PERÍODO DE TRANSIÇÃO;
- Promover a formação e treinamento de pessoal especializado;
- Disponibilização de efetivo, para a vigilância do sítio aeroportuário;
- Disponibilização de efetivo para atendimento médico de emergência;
- Disponibilização de equipamentos para atendimento às pessoas com necessidades especiais;

- Manutenção do licenciamento ambiental do AEROPORTO, obtendo juntos aos órgãos competentes as licenças ambientais pertinentes às futuras obras de ampliação;
- Elaboração e implementação de Programa de Controle e Fiscalização da ocupação do solo no entorno do ARZM que atenda às determinações previstas na Portaria nº 256/GC5 05/11, na Resolução CONAMA nº 04/95 e regulamentação complementar ou substitutiva, relativas à implantação de atividades de natureza perigosa à navegação aérea e ao disciplinamento da ocupação do uso do solo quanto aos gabaritos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Plano de zoneamento de Ruídos;
- Apresentação de proposta, junto às respectivas Câmaras Municipais das cidades no entorno do ARZM, fixando restrições do uso do solo, de acordo com a legislação vigente, em especial a Portaria nº 256/GC5 05/11 e com os Planos de Zoneamento de Ruído e Planos de Zona de Proteção do Aeródromo;
- Auxílio às prefeituras dos municípios situados no entorno do Aeroporto, na implementação de Programa de Controle e Fiscalização do Uso do Solo que atenda às determinações previstas na Portaria nº 256/GC5 05/11 e na Resolução CONAMA nº 4/95, relativas à implantação de atividades de natureza perigosa, em especial aquelas que atraiam aves ou que gerem riscos à navegação aérea, não permitindo a implantação de obstáculos que constituam riscos à operação do ARZM;
- Providenciar ações junto às prefeituras dos municípios situados no entorno do AEROPORTO, para implementação de Programa de Coleta e Tratamento de Resíduos Sólidos urbanos, de forma a evitar o acúmulo desses em logradouros públicos, bem como a existência de depósitos de lixo clandestinos que possam atrair aves que ameacem a navegação aérea, dentro dos padrões fixados pela legislação própria;
- Auxílio às prefeituras dos municípios situados no entorno do Aeroporto, na realização de ações para implementação de Programa de Controle do

Adensamento Populacional nos bairros do entorno do ARZM, especialmente junto às cabeceiras das pistas, de forma a prevenir os efeitos do ruído aeronáutico sobre as comunidades e a preservar áreas para futuras expansões;

- Auxílio às prefeituras dos municípios situados no entorno do ARZM nas ações necessária a não autorização de qualquer obra que desrespeite os requisitos arrolados nos itens anteriores, bem como adotar todas as ações administrativas e judiciais em caso de descumprimento das mesmas;
- Promoção, às próprias expensas, a manutenção das áreas verdes do ARZM;
- Promoção, às próprias expensas e diariamente, a coleta e destinação de lixo do ARZM;
- Propor junto às prefeituras dos municípios situados no entorno do ARZM estratégia de implementação de propostas de regulamentação do transporte coletivo para o ARZM;
- Promover direta ou indiretamente a prestação de serviços convenientes ao transporte aéreo no terminal de passageiros ou no sítio aeroportuário em geral para a arrecadação de RECEITAS COMERCIAIS;
- Promover direta ou indiretamente no sítio aeroportuário outros empreendimentos que possam conviver com a atividade de aviação para arrecadação de RECEITAS COMERCIAIS;

A administração aeroportuária deverá observar as normas e procedimentos estabelecidos no RBHA 139 – Certificação Operacional de aeroportos, IAC 139-1001 de 02/07/2004 – Manual de Operações do Aeroporto, e na legislação brasileira.

Para a administração e gestão do aeroporto a CONCESSIONÁRIA deverá dispor de uma estrutura com pessoal em quantidade apropriada e com capacitação e experiência adequadas para executar as atividades previstas.

A estrutura organizacional deverá ser apresentada no PLANO DE NEGÓCIOS E SUAS MEMÓRIAS TÉCNICAS com o detalhamento das unidades administrativas, suas atribuições e quantitativo da equipe alocada.

7 CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO

Toda a infraestrutura atual, inclusive as intervenções obrigatórias e condicionadas a serem acrescentadas, devem ser objeto de conservação e manutenção.

Para as atividades de manutenção e conservação deverão ser seguidas, quando existirem, as normas estabelecidas pela ANAC ou demais autoridades aeronáuticas. Quando não se tratar de tema restrito à aviação civil deverão ser seguidas normas de outras instituições como DER, DNIT, ABNT entre outras.

A CONCESSIONÁRIA deverá elaborar procedimentos e rotinas de manutenção e conservação que englobem, no mínimo, os elementos previstos neste anexo.

As atividades de conservação e manutenção, para fins deste anexo, serão agrupadas em seis grupos: conservação predial; sistemas operacionais, equipamentos e veículos; vias de serviço, acesso rodoviário ao aeroporto e estacionamentos; pistas e pátios; equipamentos e materiais de combate à incêndio; áreas verdes e cursos d'água.

Os procedimentos e rotinas a serem adotados deverão constar do PLANO DE NEGÓCIOS E SUAS MEMÓRIAS TÉCNICAS.

Na eventual identificação de procedimento não previsto no PLANO DE NEGÓCIOS E SUAS MEMÓRIAS TÉCNICAS, o PODER CONCEDENTE poderá solicitar a CONCESSIONÁRIA a complementação deste documento.

7.1 CONSERVAÇÃO PREDIAL

As atividades de conservação predial aplicam-se às dependências do terminal de passageiros, terminal de cargas, abrigo do SESCINC, guaritas, cercas patrimonial e operacional e outras construções que venham a ser realizadas ou ampliadas no AEROPORTO.

A CONCESSIONÁRIA deverá elaborar procedimentos e rotinas de manutenção e conservação que englobem, no mínimo serviços relacionados à manutenção civil tais

como reparos, pinturas, vidraçaria, portas e portões, calçadas e outros, serviços de limpeza determinando periodicidade de acordo com a necessidade de cada espaço, serviços relacionados às redes e sistemas hidrossanitários, redes e sistemas eletrônicos, manutenção de mobiliário, elevador (es), entre outros.

7.2 MANUTENÇÃO DE SISTEMAS OPERACIONAIS, EQUIPAMENTOS E VEÍCULOS.

As atividades de manutenção de sistemas e equipamentos aplicam-se aos sistemas operacionais e aos equipamentos do AEROPORTO.

Dentre os sistemas, deverão estar previstos os procedimentos de manutenção de sistemas de rádio e comunicação, sistema informativo de vôo, sistemas e equipamentos de triagem de bagagens e passageiros, sistemas de controle logístico, sistemas de vigilância e segurança entre outros.

Dentre os equipamentos, deverão estar previstos os procedimentos de manutenção de esteiras e carrinhos de bagagens, escadas de acesso às aeronaves, empilhadeiras, rádios, estação meteorológica, luzes de balizamento de pista e demais equipamentos de auxílio à movimentação de aeronaves, veículos entre outros.

7.3 VIAS DE SERVIÇO, ACESSO RODOVIÁRIO AO AEROPORTO E ESTACIONAMENTOS.

Os serviços de conservação das vias de serviço, acesso rodoviário e estacionamentos deverá considerar pelo menos limpeza, reparo de buracos, deformações plásticas, capina de vegetação, especialmente da faixa de domínio da rodovia de acesso, entre outros.

Os serviços de manutenção destes elementos deverão contemplar, minimamente, pintura, recapeamento e limpeza.

Deverão ser elaborados procedimentos padrão e rotinas para conservação e manutenção destes elementos embasados nas normas do DER/DNIT, que deverão constar do PLANO DE NEGÓCIOS E SUAS MEMÓRIAS TÉCNICAS.

7.4 SISTEMAS DE PISTAS E PÁTIO

7.4.1 CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO CIVIL

Os serviços de conservação das pistas de pouso e decolagem, *taxiways* e pátios de aeronaves deverão englobar, no mínimo, limpeza das pistas e pátios, capina da vegetação interna à área operacional, desobstrução de obras de arte corrente (drenos de pavimento, drenos profundos etc.), reparos na sinalização, reparos na cerca operacional, entre outros.

Para a manutenção destes elementos deverão ser previstos, minimamente, serviços periódicos de pintura e recuperação da sinalização e aplicações de tratamento no pavimento.

Para a manutenção e conservação do pavimento das pistas e pátios espera-se tratamento anti-pó (TAP), que tem por objetivo o melhor desempenho da camada de rolamento, pela eliminação da poeira ou da lama, com comportamento antiderrapante, conforto e segurança do trânsito. O revestimento TAP, apresenta espessura por camada de 3 a 4 milímetros, impermeabilizante, com vida útil estimada de 3 a 4 anos, sendo necessária a sua manutenção para a preservação de suas características, com serviços de tapa-buracos e posteriormente à execução de melhoramentos do pavimento, com a aplicação da 3ª camada.

Com relação à pista de pouso e decolagem deverão ser feitas medições dos coeficientes de atrito preferencialmente no período noturno já que a pista do aeroporto deverá ser fechada para tal análise. Deve ser realizada com o equipamento de medida contínua de atrito adequado para pista de pouso e decolagem. Serão realizadas em toda a extensão da pista, em ambos os sentidos, em alinhamentos paralelos, distantes 3 metros de cada lado do eixo da pista. As medições dos coeficientes de atrito das pistas de pouso e decolagem deverão ser realizadas em presença de uma lâmina de água, simulada, de 1 milímetro de espessura, usando-se o sistema de espargimento de água. A frequência das medições dependerá dos pousos diários de aeronaves conforme mostra o quadro a seguir.

#	Pousos diários de aeronaves na pista	Frequência mínima de medições de atrito
[1]	[2]	[3]
1	Menos de 15	Cada 12 meses
2	16 a 30	Cada 6 meses
3	31 a 90	Cada 3 meses
4	91 a 150	Cada 30 dias
5	151 a 210	Cada 15 dias
6	Mais de 210	Cada 7 dias

Para a manutenção da textura superficial da pista de pouso e decolagem deverá haver medições que se baseiam em ensaios volumétricos, recomendando-se o método da “mancha-de-areia” ou o método da “mancha-de-graxa”. As medições serão realizadas a cada 100 metros de pista, em pontos localizados a 3 metros do eixo, alternadamente à esquerda e a direita deste, distando o primeiro ponto de medição 100 metros de uma das cabeceiras. A frequência de medição será a mesma das medições de atrito.

Deverá ainda ser medido o nível de emborrachamento da pista. O nível de emborrachamento aumenta com a deposição de borracha dos pneus dos aviões na pista. Com o nível alto, diminui o atrito dos pneus e aumenta o risco de acidentes. A frequência de medição também deverá ser a mesma das medições de atrito.

Para a manutenção da sinalização horizontal deverá ter um controle rígido através de inspeção visual visto que a pintura da pista de pouso e decolagem sofre desgaste natural decorrente do tempo, assim como desgaste mecânico ocasionado no contato com as rodas do avião.

8 OPERAÇÃO AEROPORTUÁRIA

Competirá à CONCESSIONÁRIA, a operação dos elementos e que integram a atividade aeroportuária, dentro dos limites do sítio do AEROPORTO, exceto quando disposto o contrário.

A operação aeroportuária deverá atender à legislação vigente e, em especial, a instrução IAC 139-1001/2004 – Manual de Operações do Aeroporto.

Deverão ser observadas as normas da ANAC, do Comando da Aeronáutica e demais autoridades aeronáuticas referentes à administração e operação de aeroportos.

Quando as normas nacionais forem insuficientes ou omissas, deverão ser observadas também as disposições dos anexos da ICAO – *International Civil Aviation Organization*, tais como: Anexo 9 – Facilitação, Anexo 12 – Busca e Salvamento, Anexo 13 – Acidente Aéreo e Investigação de Acidentes, Anexo 14 – Aeródromos, Anexo 15 – Serviço de Informações Aeronáuticas, Anexo 17 – Segurança Contra Atos de Interferência Ilícita.

Quando da inspeção ou vistorias da ANAC, caberá a CONCESSIONÁRIA o imediato atendimento às recomendações e solicitações emitidas.

Sem prejuízo das inspeções da ANAC, o PODER CONCEDENTE poderá a qualquer tempo, direta ou indiretamente, inspecionar as atividades da CONCESSIONÁRIA e o AEROPORTO e solicitar o incremento ou melhoria da prestação dos serviços.

As solicitações do PODER CONCEDENTE deverão ser atendidas imediatamente, sob pena de aplicação das sanções previstas no CONTRATO. Resguarda-se à CONCESSIONÁRIA o direito ao pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, que será analisado nas condições do Anexo XI – Sistema de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro.

Os itens a seguir demonstram as principais atividades para a operação do AEROPORTO.

8.1 TERMINAL DE PASSAGEIROS

Será responsabilidade da CONCESSIONÁRIA a gerência e supervisão das atividades nas instalações do terminal de passageiros, tais como *check-in* para embarque, triagem e inspeção de bagagens e passageiros, informações de voo, devolução de bagagens, áreas comerciais, serviços de informação, segurança do terminal, serviço médico de emergência, dispositivos de controle de incêndio, entre outras.

Caberá à CONCESSIONÁRIA a supervisão das atividades transferidas a terceiros, como áreas comerciais, atividades inerentes às empresas aéreas e outras que optar pela execução indireta.

Para a correta operação do terminal de passageiros devem estar disponíveis os seguintes equipamentos e mobiliários especiais: balcões de *check-in*, esteiras de *check-in* e esteiras de restituição de bagagens, cadeiras de espera no saguão e salas de embarque, carrinhos de bagagem e balanças de bagagens do *check-in*.

Também devem estar disponíveis os seguintes sistemas e equipamentos operacionais e de segurança: raios-X de bagagem de mão na área de triagem, detector de metal manual, sistema informativo de voo, rádios e outros.

8.2 PÁTIO DE AERONAVES, VIAS DE SERVIÇOS E PISTAS

A CONCESSIONÁRIA será responsável pela gerência e supervisão das atividades operacionais dos pátios de aeronaves, das vias de serviços e das pistas do aeroporto, conforme as normas da ANAC e demais autoridades aeronáuticas, tais como, coordenação do movimento de aeronaves, veículos e demais equipamentos para embarque e desembarque, e carga e descarga das aeronaves, entre outras atividades.

A CONCESSIONÁRIA deverá mobilizar, entre outros, os seguintes equipamentos: tanques de armazenagem; bombas para transferência de produtos; caminhões abastecedores; escadas de acesso às aeronaves; veículos para transporte de bagagens e cargas, conforme demanda operacional.

8.3 TERMINAL DE CARGAS

Caberá a CONCESSIONÁRIA a gerência e supervisão das atividades no terminal de cargas tais como entrada, movimentação e saída de carga importada e doméstica.

Este terminal deverá ser dotado de todos os equipamentos necessários à movimentação e armazenagem de cargas, observando a legislação pertinente e em especial o Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 4.543 de 26/12/2002 do Governo Federal.

Os equipamentos e sistemas para a operação do Terminal de Cargas compreendem, entre outros: empilhadeiras; guindastes; pórticos; estrados e plataformas; balanças; trator agrícola.

Será sua responsabilidade também o controle de acesso aos terminais, impedindo o acesso de pessoas não autorizadas às áreas restritas.

8.3.1 TERMINAL DE IMPORTAÇÃO

Caberá à CONCESSIONÁRIA o recebimento e conferência de toda a carga proveniente da aeronave no processo chamado atracação. Após a atracação a CONCESSIONÁRIA armazenará a carga em seus terminais, tendo para isso que desenvolver seus sistemas de controle, pois será responsável pela integridade da carga.

No procedimento de liberação da carga, a CONCESSIONÁRIA transportará a mercadoria até a alfândega, e se responsabilizará pela abertura e fechamento das embalagens, caso seja solicitado pela alfândega. Após a liberação a CONCESSIONÁRIA transportará a mercadoria até a área de docas para o transporte terrestre.

A responsabilidade da CONCESSIONÁRIA cessará quando da colocação da carga nas docas de embarque terrestre.

8.3.2 TERMINAL DE EXPORTAÇÃO

Também no Terminal de Exportação a CONCESSIONÁRIA será responsável pelo recebimento da carga do transportador terrestre, conferência e armazenagem, de acordo com seus próprios controles, sendo responsável pela integridade da carga.

Após a liberação da mercadoria para embarque, a CONCESSIONÁRIA será responsável pela paletização da carga e entrega à empresa aérea, ainda no interior do Terminal de Cargas.

8.3.3 TERMINAL DE CARGAS DOMÉSTICAS

A CONCESSIONÁRIA poderá explorar os serviços de logística de cargas oriundas de movimentos (embarque e desembarque) domésticos, podendo permitir a exploração por outras empresas de logística de áreas do Terminal de Cargas.

8.4 TORRE DE CONTROLE – OPERAÇÃO DE POUSO E DECOLAGEM

Será de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA a operação da EPTA – Estação Permissionária de Telecomunicações Aeronáuticas, de acordo com a legislação do DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo – IMA 63-10 “Estações Permissionárias de Telecomunicações Aeronáuticas”.

A operação da Torre de Controle nas atividades de comunicações em rota será de responsabilidade do DECEA que deverá providenciar pessoal para essa finalidade. Caberá à CONCESSIONÁRIA fornecer equipamentos para apoio às atividades do DECEA.

8.5 SESCINC – SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO

Será responsabilidade da CONCESSIONÁRIA a operação da SESCINC com seus próprios funcionários em estreita observância da legislação vigente, especialmente a IMA 92-05 Organização e Funcionamento dos Serviços de Salvamento e Contra Incêndio em Aeródromos, do Ministério da Aeronáutica de 1987 e à ICA 92-1 Nível de Proteção Contra Incêndio em Aeródromos, do Comando da Aeronáutica de 2005.

8.6 SEGURANÇA PATRIMONIAL

A segurança patrimonial de todo o sítio aeroportuário será responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, bem como a fiscalização dos acessos restritos e controle de pessoas não autorizadas.

8.7 ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS

Caberá a CONCESSIONÁRIA a gerência e supervisão do estacionamento de veículos, podendo para tanto, transferir a operação para empresa prestadora de serviço.

9 GESTÃO AMBIENTAL

A CONCESSIONÁRIA deverá estruturar e implementar até o final do segundo ano de concessão um Plano de Gestão Ambiental, com base na NBR ISO 14001 da ABNT, equivalente à Norma ISO 14001 da *International Standards Organization* e suas atualizações, para guiar e controlar as ações ambientais durante o período da CONCESSÃO.

O primeiro Plano de Gestão Ambiental deverá ser entregue após o término do PERÍODO DE TRANSIÇÃO. A cada atualização deverá ser remetido ao PODER CONCEDENTE relatório das ações desenvolvidas e o novo Plano de Gestão Ambiental.

Esse plano deverá ser atualizado a cada biênio para guiar e controlar as ações ambientais durante o período da CONCESSÃO. O Plano de Gestão Ambiental deverá contemplar o atendimento às condicionantes estabelecidas nas licenças ambientais, as ações de recuperação do passivo ambiental, e caso necessário e outras ações para atendimento dos indicadores do QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO.

10 TÉRMINO DA CONCESSÃO

Todos os equipamentos, máquinas, aparelhos, acessórios, peças de reposição, estoques, sistemas, softwares e instalações fixas serão mantidos pela CONCESSIONÁRIA, que deverá garantir pelo menos 5 (cinco) anos da sua vida útil após o término da CONCESSÃO.

Entende-se por "vida útil", a definição estabelecida pela ABNT "como o período total de tempo que um ativo (sistema ou equipamento) permanece operacional e satisfazendo as necessidades do usuário sem que tenha que ser trocado".

Os bens que serão revertidos ao PODER CONCEDENTE serão aqueles definidos na Cláusula 12 do CONTRATO. Após a entrega da última relação de bens pela CONCESSIONÁRIA, nos termos da Cláusula 12, ou quando da extinção da CONCESSÃO por outro motivo que não o advento do termo contratual, o VERIFICADOR INDEPENDENTE promoverá uma inspeção em todos os ativos para arrolamento e conferência dos bens integrantes da CONCESSÃO, que serão revertidos ao PODER CONCEDENTE.