

NEWSLETTER SIA+ INDÚSTRIA

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

2026
ANO
ED.
01

Janeiro de 2026

Conteúdo



Apresentação

SIA+ Inovação

[Atualização - Sandbox Regulatório de Vertiportos](#)

SIA+ Segurança operacional

[Transição para o método ACR-PCR](#)

[Aviação Regional: Bases para a Retomada e Expansão das Operações](#)

[Implementação dos Elementos Mínimos de Infraestrutura Aeroportuária – MIL](#)

[Redução da Faixa de Pista para Aviação Regional \(RBAC 154\)](#)

[Certificação de Aeroportos](#)

[Remoção de Aeronaves Inoperantes](#)

SIA+ Facilitação

[Prevenção e Combate ao Tráfico de Pessoas](#)

[Passageiros Indisciplinados](#)

[Segurança cibernética na aviação civil](#)

SIA+ Segurança (AVSEC)

[Sistema de Gerenciamento de Segurança da Aviação Civil – SGSE/AVSEC](#)

[Programa Aeroportos + Seguros](#)

SIA+ Fomento e promoção

[Guia Orientativo: Operação de Helicópteros em Aeroportos](#)

[Manual de Planejamento AVSEC no contexto de Obras e Serviços em Aeroportos](#)

[Programa Asas para Todos – Treinamento para todos](#)





Apresentação

Caros leitores,

O ano de 2025 foi cheio de novidades e conquistas. O Sandbox Regulatório sobre Vertiportos veio trazer mais um passo em busca da viabilização de nova tecnologia – o EVTOL. O Projeto Retomada Operacional, que objetiva a remoção tempestiva de aeronaves inoperantes que causem restrições operacionais em aeroportos, avançou significativamente com o estabelecimento de um marco regulatório que dá mais segurança jurídica ao setor.

Além disso, concluímos este ano a implementação dos Elementos Mínimos de Infraestrutura e Segurança Operacional (MIL), possibilitando a regularização de 68 aeroportos que possuíam restrições e, com isso, ampliar a capacidade e segurança operacional, bem como, disponibilizar infraestruturas em melhores condições para ampliação de novos destinos, especialmente para a aviação regional. Também em segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC) temos avançado bastante, com o reconhecimento em SGSE para o Aeroporto de Recife e disseminação de boas práticas junto ao setor, e o avanço do Programa Aeroportos +Seguros, que busca modernizar os equipamentos utilizados em inspeções de pessoas para acesso a áreas restritas de segurança.

Para o ano de 2026 muitos desafios nos esperam, como a entrega do marco regulatório sobre o tratamento a ser dado ao passageiro indisciplinado, a revisão do RBAC 107, 108 e da desconciliação do passageiro e bagagem despachada, além de cursos de formação voltados para pequenos operadores.

Para além disso, projetos setoriais voltados a gerenciamento de risco, melhoria dos índices de performance e fomento a aviação regional permitirão ganhos de eficiência e segurança, bem como, fomento a aviação.

Giovano Palma

Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária
Agência Nacional de Aviação Civil



SANDBOX REGULATÓRIO DE VERTIPORTOS



Diferente da abordagem regulatória tradicional, o ambiente experimental permite que a normatização aconteça a partir da prática, testando tecnologias disruptivas de infraestrutura para eVTOL em condições reais e controladas.

Duas empresas foram selecionadas por chamamento ao mercado (Edital n.22/Anac/2024) para desenvolver estudos pelo Sandbox:

- **PRS Aeroportos S.A** (parceria Aeroport de Campo de Marte, Urban V, Saipher, Eve Air Mobility, Lilium e a Gol Linhas Aéreas);
- **VertiMob Infrastructure Ltda** (parceria SJK Airport, a Dassault Systèmes, a Eve Air Mobility, a Voar Aviação Executiva e a Engelétrica Sul) .

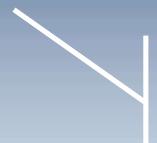
SANDBOX REGULATÓRIO DE VERTIPORTOS

Os projetos parceiros preveem a implantação de vertiportos físicos no Aeroporto Campo de Marte — o coração da aviação geral paulista — e no Aeroporto de São José dos Campos, região pulsante da tecnologia de aviação no Brasil.

Com início das atividades em maio, o ano de 2025 foi marcado por mergulhos profundos no estado da arte, produção de documentação técnica e digitalização de dados para preparação de bases para simulações e gêmeos digitais.

A Gerência Técnica de Planos, Programas e Informações Cadastrais (GTPI) da SIA atua como a ponte entre a engenharia experimental dos consórcios e a segurança operacional que a sociedade exige, com a missão complexa de traduzir métricas técnicas em regulamentos de segurança robustos, sem limitar a inovação.

Para **2026**, a expectativa é acelerar. Prevemos a publicação de novas **Orientações para Vertiportos**, o avanço do modelo gêmeo digital e dos testes de campo (se possível). O objetivo é que, até o final do ciclo do Sandbox (previsto para 2027), o Brasil tenha um novo conjunto normativo maduro, posicionando o país não apenas como um mercado consumidor, mas como um exportador de referência regulatória em infraestrutura para a mobilidade aérea avançada.



Saiba mais em
[Sandbox Vertiportos/EVTOLs](#)



Transição para o Método ACR-PCR de Avaliação da Resistência de Pavimentos Aeroportuários

TRANSIÇÃO PARA O MÉTODO ACR-PCR

A Resolução nº 751, que aprovou a Emenda nº 08 do RBAC nº 154, e a Portaria nº 15018/SIA, ambas publicadas em julho de 2024, trouxeram o cronograma de implementação do método ACPR-PCR para divulgação da resistência de pavimentos destinados a aeronaves com peso de rampa superior a 5.700 kg:

- Até **28/11/2025** - para aeródromos de uso público **internacionais** e das **Classes III e IV** do RBAC nº 153;
- Até **31/12/2026** - para os aeródromos de uso público da **Classe II** do RBAC nº 153;
- Até **31/07/2027** - para os aeródromos de uso público da **Classe I** do RBAC nº 153 que sejam **detentores de certificado operacional** de aeroporto;
- Até **31/12/2027** - para os aeródromos de uso público da **Classe I** do RBAC nº 153 que **processsem operações regidas pelo RBAC nº 121**;
- Até **31/07/2028** - para os **demais aeródromos** de uso público da **Classe I** do RBAC nº 153.

Dessa forma, é importante que os aeroportos se programem para enviar os relatórios de avaliação da resistência de seus pavimentos dentro dos prazos estabelecidos e **com a maior antecedência possível**, de modo que haja tempo hábil para análise pela área técnica.



ATENÇÃO! Em caso de descumprimento dos prazos, a Anac poderá alterar, de ofício, a resistência dos pavimentos utilizando o método da aeronave ("U").

TRANSIÇÃO PARA O MÉTODO ACR-PCR

Para elaborar os relatórios, utilize as orientações da [IS nº 154.111-001A](#), do [Manual de Cálculo de PCR de Pavimentos Aeroportuários](#) e do [Alerta aos Operadores de Aeródromo nº 001/2025](#).

O envio dos relatórios deve ser feito por meio de um processo de [Alteração Cadastral de Aeródromo de Uso Público](#) sem a necessidade de anuênciia de obra.

Além disso, desde a vigência da Emenda nº 08 do RBAC nº 154, o **aumento da resistência do pavimento** ou a avaliação da **resistência de novos pavimentos** deve ser feita pela avaliação técnica ("T") do método ACR-PCR.

A expectativa é que esse número atinja 100 aeródromos ainda em 2026, considerando as análises em andamento e a obrigatoriedade trazida pelo regulamento para os aeródromos Classe II para este ano.



Aviação Regional: Bases para a Retomada e Expansão das Operações

A aviação regional constitui um dos vetores centrais para a **integração territorial, o desenvolvimento econômico e a ampliação do acesso ao transporte aéreo no Brasil**, especialmente em cidades médias e pequenas. Nas últimas décadas, entretanto, desafios estruturais relacionados à infraestrutura aeroportuária, aos custos operacionais e à adequação regulatória contribuíram para a redução da oferta de voos regionais regulares.

Nesse contexto, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) vem estruturando uma **abordagem integrada para o fortalecimento da aviação regional**, fundamentada na articulação entre **regulação proporcional ao risco, fomento à capacitação e direcionamento de investimentos em infraestrutura**. Essa visão busca criar condições mais realistas e sustentáveis para a retomada e a expansão das operações, respeitando as características operacionais e a vocação de cada localidade.

A agenda de aviação regional, que será aprofundada a partir de 2026, está orientada à construção de um **ambiente regulatório mais simples**, melhoria das condições operacionais dos aeródromos e alinhamento entre infraestrutura aeroportuária, interesse das empresas aéreas e políticas públicas. O objetivo é estabelecer bases técnicas e institucionais que favoreçam a ampliação da conectividade aérea regional, com segurança operacional e eficiência.



SIA+ Segurança Operacional

Implementação dos Elementos Mínimos de Infraestrutura Aeroportuária

A SIA concluiu um trabalho estruturante junto à rede aeroportuária brasileira voltado à implementação dos Elementos Mínimos de Infraestrutura (MIL) em 68 aeroportos que recebem voos comerciais regulares.

Essa iniciativa representou um avanço relevante na consolidação de patamar mínimo e homogêneo de segurança operacional em aeródromos de diferentes portes e regiões do país, tornando aptos a receber voos aeroportos que antes possuíam restrições operacionais.

A abordagem adotada foi técnica, gradual e orientada a risco, permitindo priorizar intervenções com maior impacto direto sobre a segurança das operações., fruto de ação coordenada com operadores aeroportuários, com diagnósticos técnicos detalhados, definição clara dos requisitos mínimos aplicáveis a cada realidade operacional e acompanhamento contínuo da implementação.

Esse processo contribuiu para a melhoria da infraestrutura, especialmente em aeroportos regionais, fortalecendo a previsibilidade e a confiabilidade do ambiente operacional.

Trata-se de um marco concreto na elevação do nível de segurança operacional da aviação civil brasileira, com impactos positivos tanto para passageiros quanto para operadores e para o sistema como um todo. É um passo consistente na construção de uma rede aeroportuária mais segura, mais robusta e mais alinhada aos padrões internacionais.





REDUÇÃO DA FAIXA DE PISTA PARA AVIAÇÃO REGIONAL (RBAC 154)

A ANAC avança na revisão do **RBAC nº 154**. O processo que visa adequar a infraestrutura aeroportuária à realidade nacional e internacional, já superou a etapa de Consulta Pública e encontra-se, atualmente, em fase final de análise jurídica pela Procuradoria Federal junto à ANAC. Após esta etapa, o texto seguirá para a Deliberação da Diretoria Colegiada.

A iniciativa responde a desafios concretos enfrentados por diversos aeroportos regionais brasileiros, frequentemente limitados por restrições geográficas, urbanas ou ambientais, que tornavam inviáveis ampliações de infraestrutura sem custos elevados ou complexos processos de desapropriação.

Uma das principais alterações propostas recai sobre a largura das faixas de pista e áreas niveladas (faixa preparada) para operações visuais não-instrumento. A norma vigente equiparava as exigências de aeronaves de médio porte (Código 3) às de grande porte (Código 4), exigindo 75 metros para ambos.

Com a nova redação, haverá uma diferenciação técnica mais eficiente para Código 3. Dessa forma, a distância, que era de 75 metros a partir do eixo da pista, será reduzida para 55 metros. Essa redução de 20 metros para cada lado do eixo em pistas de Código 3 alinha o Brasil às práticas recomendadas pela OACI (Emenda 18 ao Anexo 14) e baseia-se em estudos de ocorrências reais de excursão lateral, preservando as margens de segurança compatíveis com o risco operacional.

Além da faixa de pista, a atualização do regulamento propõe a diminuição das distâncias mínimas de separação entre os eixos da pista de táxi e da pista de pouso e decolagem. Conforme estudos técnicos apresentados, as novas tabelas permitem uma aproximação maior entre as pistas em diversos cenários (tanto para pistas visuais quanto para instrumentos), otimizando o uso do espaço disponível no sítio aeroportuário e facilitando o design de aeródromos com espaço restrito.



Certificação de Aeroportos

ANAC CERTIFICA 12 AEROPORTOS EM 2025 E PROJETA NOVAS METAS PARA 2026

Em 2025, certificamos 12 aeroportos, consolidando o avanço na adequação da infraestrutura aeroportuária às especificações operativas requeridas.

A certificação reforça a capacidade dos operadores de aeródromos em cumprir os regulamentos técnicos da Agência, preservando a segurança operacional.

O destaque do ano foi a região Norte, que registrou progresso significativo com a certificação dos aeroportos SBMQ, SBPV, SBBV, SBCZ, SBRB, SBTB e SBBE. Com esse resultado, o Brasil totaliza atualmente 68 aeroportos certificados.

Para 2026, a Anac prevê concluir a certificação de 11 aeroportos que já possuem processos em andamento e iniciar a certificação de outros 9. Com essas ações, a Agência projeta ampliar significativamente o número de aeródromos certificados, com a perspectiva de alcançar 20 novos aeroportos certificados nos próximos 2 anos.

CERTIFICAÇÃO

REMOÇÃO DE AERONAVES INOPERANTES

Em 2025 a SIA concluiu com sucesso a **Resolução ANAC nº 779/2025**, que estabelece um novo marco para a remoção de aeronaves inoperantes em aeroportos brasileiros, problema que historicamente gera longas interdições de pistas, cancelamentos em cascata e prejuízos diretos a passageiros e à malha aérea nacional.

A permanência prolongada de aeronaves inoperantes compromete a segurança operacional, a regularidade do transporte aéreo e o direito de ir e vir dos usuários do sistema, exigindo uma resposta regulatória clara, previsível e eficaz.

Ao definir com maior precisão responsabilidades, prazos e procedimentos para a remoção dessas aeronaves, a regulação fortalece a capacidade de resposta dos aeroportos diante de incidentes e acidentes, permitindo a retomada mais rápida e segura das operações.

Ao conferir clareza sobre quando e como o operador aeroportuário pode intervir, inclusive na ausência de atuação tempestiva do operador aéreo, a regulamentação elimina zonas cinzentas que antes desestimulavam decisões rápidas.

Esse equilíbrio entre segurança, eficiência operacional e proteção do interesse público foi reconhecido nacionalmente com a concessão do **Selo Ouro de Qualidade Normativa** do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), reforçando a importância de soluções regulatórias baseadas em diagnóstico técnico, diálogo com o setor e foco em resultados concretos para a sociedade.

O projeto de retomada operacional após evento de interdição de pista por aeronave inoperante ainda não acabou. Em breve será lançado um curso para que pequenos operadores de aeródromo e o mercado em geral possam melhor entender sobre o tema, planejar e atuar no caso concreto.



SIA+ Facilitação

PREVENÇÃO E COMBATE AO TRÁFICO DE PESSOAS

Qualquer um pode ser vítima do tráfico de pessoas, **inclusive você.**

Desconfie de propostas ↵ ENCANTADORAS

Antes de embarcar, informe-se. Nem todo convite é uma oportunidade.

Em caso de suspeita, busque ajuda e denuncie

DENUNCIE O TRÁFICO DE PESSOAS

Logos of various organizations including ANAC, MPT, IPE, and others.

No Dia Mundial de Enfrentamento ao Tráfico de Pessoas (30 de julho), a ANAC lançou, durante a Campanha Coração Azul em Campinas (SP), o **Manual de Prevenção e Combate ao Tráfico de Pessoas na Aviação**. Ele reúne fundamentos legais internacionais, diretrizes da Oaci, protocolos de observação e exemplos práticos para que os colaboradores do setor de aviação, especialmente comissários e agentes de check-in, possam identificar e combater o tráfico de pessoas nos aeroportos.

O material auxilia e complementa o **curso gratuito da Anac que visa combater o tráfico de pessoas e trabalho escravo**, fruto de parceria da ANAC com o Ministério Público do Trabalho e ASBRAD (Associação Brasileira de Defesa da Mulher da Infância e da Juventude), visando fortalecer a conscientização e a capacitação dos profissionais do setor aéreo no enfrentamento a esse tipo de crime no contexto da aviação civil.

Workshop sobre
Combate e prevenção de
**TRÁFICO DE PESSOAS
NA AVIAÇÃO CIVIL**

NOVA TURMA:
16/03/26

Mais uma turma do curso “Combate e Prevenção ao Tráfico de Pessoas na Aviação Civil”, será realizada no Aeroporto Internacional do Galeão, no dia **12 de março de 2026**. Inscrições pelo [Portal de Capacitação da ANAC](#).

Em 2026, esperamos novas turmas em outros aeroportos. Fique atento e acompanhe as páginas oficiais da ANAC para maiores informações!

PASSAGEIROS INDISCIPLINADOS

TOLERÂNCIA ZERO COM PASSAGEIROS INDISCIPLINADOS

Para garantir a segurança e a ordem a bordo de aeronaves, a Anac avançou com normas rigorosas sobre o tratamento com passageiros indisciplinados.

A medida busca desestimular comportamentos abusivos que coloquem em risco a integridade física de outros passageiros e de funcionários, bem como a própria segurança da aviação civil.

O novo regulamento, com publicação iminente, implica sanções e procedimentos claros para o desembarque e contenção de infratores, alinhando o Brasil às melhores práticas globais de segurança da aviação civil (Aviation Security - AVSEC).

Além de colocar a tripulação em melhor posição para agir, a norma visa preservar a experiência de viagem de todos os usuários, reforçando que o transporte público exige respeito mútuo e disciplina. A iniciativa também reduz custos operacionais gerados por desvios de rota ou retornos não planejados causados por distúrbios a bordo. Com essa regra, a Anac envia uma mensagem clara de "tolerância zero" contra condutas que não tem lugar nos céus, promovendo um ambiente de viagem pacífico e seguro para todos.



SIA+ Facilitação

Segurança Cibernética na Aviação Civil

A Anac pretende promover este ano ações de fomento em segurança cibernética para o setor de aviação civil. Está **previsto para o mês de março de 2026** um exercício simulado de resposta a incidentes cibernéticos (tipo Table Top) e mais uma edição do encontro da comunidade da aviação civil, a Cyber Expo, no mês de junho 2026, para divulgação de boas práticas e troca de experiências entre os participantes.

No tocante ao processo de controle de qualidade em segurança cibernética para a aviação civil, a ANAC dará continuidade ao processo de diligências remotas iniciado no ano de 2025.

Além disso, o Plano Setorial de Gestão de Incidentes Cibernéticos do Setor da Aviação Civil teve sua Análise de Impacto Regulatório (AIR) aprovada junto ao Comitê de Segurança Cibernética (CSC/ANAC) e está em análise da Diretoria Colegiada da ANAC.



SIA+ Segurança (AVSEC)



SIA avança na implementação do Sistema de Gerenciamento de Segurança da Aviação Civil – SGSE/AVSEC

O SGSE é um método adotado mundialmente para gerenciar as atividades ligadas à AVSEC, fornecendo às entidades uma visão integrada sobre como melhorar diversos temas dentro da empresa como: estrutura organizacional, responsabilidades e políticas e procedimentos necessários para garantir a supervisão eficaz das operações relacionadas a manutenção da segurança AVSEC. Além disso, possibilita que os principais riscos sejam efetivamente identificados, corrigidos ou mitigados e sujeitos a revisões regulares, como parte integrante de seu negócio global, de modo a garantir a proteção do sistema de aviação civil.

A ANAC vem promovendo ações para fomentar melhorias nos sistemas de gestão da segurança AVSEC dos operadores aéreos e de aeroportos, por meio do SGSE. Esse esforço busca retirar o foco atual dos operadores em meramente atender à prescrição regulatória, para estimular o desenvolvimento de capacidades internas das organizações, passando a serem capazes de autoavaliar e gerir sua segurança de uma forma efetiva. Essa iniciativa está diretamente relacionada aos princípios da regulação responsável, uma vez que promove a conformidade de uma forma mais madura e estruturada.

SIA+ Segurança (AVSEC)

Sistema de Gestão (SGSE) do aeroporto de Recife é o primeiro reconhecido pela Anac



As boas práticas em SGSE vem sendo disseminadas por meio de oficinas, bem como pelo uso de manuais criados junto à indústria via Grupo Brasileiro de Segurança da Aviação Civil (Brazilian Aviation Security Team – BASeT). Também foram lançadas as bases do processo de reconhecimento de SGSE pela Agência.

Além disso, foi criado projeto piloto, onde técnicos da SIA e do aeroporto de Recife trabalharam em conjunto entre 2024 e 2025 para avaliar o SGSE do operador aeroportuário.

O processo de reconhecimento, além de utilizar check-list criado pelo BASeT, baseado na observação de processos, entrevistas e avaliação de evidências, também conta com uma fase de entrevistas com gestores e funcionários operacionais, o que contribui para avaliar a efetividade das ações gerenciais.

Destaca-se que com o reconhecimento do SGSE, o operador passa a ter tratamento diferente dos demais operadores pela ANAC. Uma vez que a gestão é reconhecida como capaz de se autogerir. Assim, reduzido o risco, as frequências de fiscalização podem diminuir.

A implementação do SGSE continua em evolução, agora junto ao operador do Aeroporto de Guarulhos (SBGR). Também, foi realizada em dezembro de 2025 nova oficina de SGSE, apresentando a evolução do processo, após a realização do projeto piloto. Em acréscimo, o BASeT teve outro tema em estudo relacionado à SGSE em 2025: Indicadores de segurança padronizados para auxiliar no estabelecimento do SGSE e na gestão de ameaças e riscos.

Apesar de não ser possível a ANAC promover ações de reconhecimento de todos os aeroportos em curto prazo, a ANAC incentiva que os operadores utilizem as ferramentas de implementação e reconhecimento do SGSE por meio de autoavaliações, o que garante maior nível de segurança, menor probabilidade de inconformidade em fiscalizações da Agência, assim como alcançar maior maturidade quando for iniciado processo de reconhecimento pela ANAC, garantindo maior probabilidade de reconhecimento e menor tempo de avaliação.

SIA+ Segurança (AVSEC)



Programa Aeroportos + Seguros é iniciativa estruturante voltada à modernização dos canais de inspeção de passageiros nos aeroportos brasileiros, com foco no fortalecimento da segurança AVSEC.

Equipamentos atualmente utilizados — como pórticos detectores de metais e raios-X convencionais — apresentam limitações técnicas frente à constante evolução das ameaças, especialmente no tocante à detecção de artefatos não metálicos e explosivos, além de forte dependência de fatores humanos. Assim, a iniciativa busca a incorporação gradual de tecnologias mais eficazes de inspeção de pessoas e bagagens de mão, alinhando às melhores práticas internacionais.

A modernização proposta amplia a capacidade do sistema aeroportuário de prevenir riscos, protegendo passageiros, tripulações, trabalhadores e o público em geral ao reduzir vulnerabilidades nos pontos de acesso às áreas restritas dos aeroportos. Ao tornar os procedimentos de inspeção mais precisos e confiáveis, o programa contribui para a redução da probabilidade de incidentes graves, reforça a confiança da sociedade no transporte aéreo e preserva a integridade das operações, com reflexos diretos na continuidade do serviço e na proteção de vidas.

Além do ganho em segurança, o programa promove maior eficiência operacional e melhor experiência para os usuários do transporte aéreo.

A adoção de tecnologias mais modernas tende a reduzir inspeções manuais invasivas, diminuir filas e tornar os fluxos de passageiros mais previsíveis, especialmente em aeroportos de maior movimento.



Guia Orientativo: Operação de Helicópteros em Aeroportos

O Guia de Boas Práticas foi elaborado para orientar os diversos atores do sistema de aviação civil quanto à operação segura e eficiente de helicópteros em aeroportos brasileiros, especialmente em contextos de uso compartilhado da infraestrutura com aeronaves de asa fixa.

Diante do aumento das operações de asas rotativas no ambiente aeroportuário, o documento busca reforçar a Cultura de Segurança Operacional, destacando os riscos inerentes a essas operações e a responsabilidade de cada entidade na mitigação desses riscos.

O guia complementa o cumprimento dos requisitos regulatórios, em especial o RBAC nº 155, ao promover a adoção de boas práticas alinhadas aos padrões internacionais da ICAO, contribuindo para a padronização, segurança e eficiência das operações aéreas. Acesse nesse [link](#)





Manual de Planejamento AVSEC no contexto de Obras e Serviços em Aeroportos

O Manual busca auxiliar os responsáveis pela AVSEC no atendimento aos requisitos normativos aplicáveis, especialmente aqueles estabelecidos no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 107 (RBAC nº 107), bem como na adoção de boas práticas que assegurem níveis adequados de segurança operacional, no contexto de realização de obras e serviços de manutenção em ambiente aeroportuário.

Dessa forma, o Manual contribui para a prevenção de vulnerabilidades, atrasos e custos não programados decorrentes de intervenções na infraestrutura aeroportuária.



Este documento contém Informação Restrita de AVSEC e seu acesso é limitado a pessoas autorizadas, conforme o princípio da necessidade de conhecer, mediante autorização da ANAC.

SIA+ Fomento e Promoção

Programa Asas para Todos – Treinamento para todos

O “Curso Básico sobre Gestão e Operação Aeroportuária”, patrocinado pela Anac e produzido pela PUCRS, foi lançado no dia 19 de maio de 2025 e teve grande adesão: **todas as 550 foram preenchidas em apenas 04 dias.**

O curso foi pensado para atender aeroportos de pequeno porte (classe I e II segundo RBAC nº 153). As aulas foram disponibilizadas no formato **online e assíncrono, com carga horária de 12 horas**, permitindo flexibilidade aos participantes.



Novas vagas estão abertas!

Se você tem interesse em participar do curso, **registre seu interesse por meio do link** abaixo:

[Curso Básico sobre Gestão e Operação Aeroportuária](#)



TREINAMENTO PARA TODOS

NEWSLETTER

ANO
26

ED.
01



SIA+
INDÚSTRIA