



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS, PATRIMÔNIO E POLÍTICAS REGULATÓRIAS AEROPORTUÁRIAS

ANEXO 4

Brasília, 13 de setembro de 2024.

DIRETRIZES PARA REALIZAÇÃO DE INVESTIMENTOS NOS AEROPORTOS REGIONAIS DO EDITAL XX/20XX

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. Considerando que a competência para elaboração do termo aditivo e do anexo ao contrato com as obrigações quanto à realização de investimentos mínimos nos aeroportos regionais, objeto do Edital, é da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, enquanto gestora e fiscal dos contratos de concessão federal, o objetivo do presente anexo é informar as diretrizes do MPor a serem consideradas pela agência para a elaboração desses documentos, de modo a possibilitar aos interessados em apresentar proposta no Procedimento Competitivo Simplificado o entendimento quanto aos requisitos mínimos de infraestrutura necessários a adequação dos ativos e assim, a especificação dos custos de cada bloco.

1.2. Vale destacar que para uma adequada execução da presente política pública é necessário haver flexibilidade para que o regulador atue nos casos concretos, adequando as necessidades de infraestrutura de pequenos aeroportos para atender as projeções de demanda e de aeronave crítica à realidade da localidade e a eventuais evoluções técnica e regulatórias. Essa flexibilidade é particularmente importante considerando o contexto de múltiplos aeroportos de pequeno porte com informações incompletas (inclusive sobre poligonal e assuntos patrimoniais), níveis de demanda tipicamente reduzidos e operação deficitária, entre outros aspectos, o que aumenta a preocupação com custos desnecessários e requerimentos regulatórios desproporcionais.

1.3. Dessa forma, as diretrizes para realização de investimentos no escopo do Ampliar revestem-se de flexibilidade para que a ANAC atue proporcionalmente na gestão do contrato para assegurar a viabilidade técnica e operacional do programa. Ressalta-se que a ANAC, como gestora do contrato e poder concedente, é o agente competente para estabelecer as cláusulas do termo aditivo para a inclusão dos aeroportos regionais nos contratos de concessão vigentes. Nessa condição, fica resguardado à agência realizar as adequações e considerações que entender adequadas ao cumprimento regular de seus normativos e em seus processos de fiscalização, no exercício regular de suas funções.

2. MODELO REGULATÓRIO

2.1. O modelo regulatório estabelecido pela Agência para os Aeroportos Regionais deverá considerar os seguintes fatores:

- a) Um único ciclo de investimentos;
- b) Escopo dos investimentos: tabela de faixa de evolução de infraestrutura prevista no Plano Aerooviário Nacional – PAN 2024;
- c) Prazo para realização dos investimentos: 3 anos
- d) Sem Plano de Gestão de Infraestrutura – PGI;
- e) Atendimento das Especificações Mínimas de Infraestrutura até o final da concessão;
- f) Qualidade de Serviços: Sistema de Tratamento de Demandas; e
- g) Necessária a apresentação de projetos.

2.2. O estabelecimento de um único ciclo de investimentos se justifica pelo porte dos aeroportos regionais e pela diminuição do custo regulatório. Considerando a baixa movimentação de passageiros esperada considera-se um único ciclo de investimentos que atenda a demanda de passageiros e aeronave crítica prevista pelo PAN ao final do horizonte da concessão, de forma que não haja restrições de capacidade e segurança operacionais ao longo de todo prazo da concessão.

2.3. O ciclo inicial de investimentos para adequação dos aeroportos regionais - fase 2-B, terá um prazo total de 36 meses a partir da assinatura do termo aditivo.

2.4. Entende-se que um modelo em que os investimentos se dão em fases, mediante disparo de gatilhos de investimentos, incluiria riscos maiores (desnecessários) ao cumprimento contratual que um modelo em que os investimentos são realizados no início da concessão. Por outro lado, considerando que os aeroporto regionais, via de regra, não apresentam um grande crescimento da demanda em números absolutos, estudou-se que a diferença de CAPEX a VPL não é significativa em um modelo com um único ciclo.

2.5. A partir da demanda prevista ao final da concessão, os aeroportos regionais foram classificados conforme as Faixas de Referência estabelecidas na Tabela de Faixa de Evolução de Infraestrutura do Plano Aerooviário Nacional – PAN 2024 determinando assim os investimentos a serem realizados conforme os requisitos regulamentares de projeto para o código de referência da aeronave crítica projetada pela faixa de referência do PAN.

2.6. No que tange aos investimentos previstos no TPS, utilizou-se como referência a hora pico projetada pelo PAN e, para o atendimento dessa demanda, os dimensionamentos conforme o nível de serviço estabelecido (Parâmetros Mínimos de Dimensionamento) nos Contratos de Concessão de Aeroportos da 7ª rodada. Considerando que o modelo regulação de infraestrutura não se dá por meio de gatilhos de investimentos, a minuta de PEA não apresenta os parâmetros de dimensionamento, indica diretamente, nas Tabelas 01 e 02, as áreas mínimas efetivas de espera de formação de filas e os equipamentos mínimos de cada componente operacional do Terminal.

2.7. O PEA deverá prever os seguintes requisitos para a infraestrutura:

- Terminal:
 - Conforto térmico, acústico, luminoso e ergonômico
 - Sistemas climatização, sonorização e de informação de voos
 - Área de circulação de passageiros desimpedida
 - Disponibilização circulação vertical adequada (escadas fixas, rolantes e elevadores), quando aplicável
 - Sinalização (wayfinding) clara, objetiva e em quantidade suficiente
 - Sistema de processamento de bagagens devem atender adequadamente os usuários
- Vias de acesso ao terminal, ao estacionamento e às demais infraestruturas de apoio:
 - Sinalização horizontal, vertical e luminosa clara, objetiva e em quantidade suficiente
- Estacionamento:
 - Demarcação adequada das vagas e sinalização clara, objetiva e em quantidade suficiente
- Meios-fios:
 - Deve considerar o tempo de utilização e os diferentes modos de transporte

•Lado ar:

Investimentos listados na Tabela 1 da seção 5

Investimentos específicos listados na seção 4 deste Anexo

2.8. Visando o provimento de uma pista de pouso e decolagem adequada às operações previstas e para evitar que as pistas sejam reduzidas pelos operadores aeroportuários no intuito de reduzir investimentos e/ou custos operacionais, o comprimento da pista de pouso e decolagem estabelecido no PEA considera o maior valor entre o comprimento de pista atual, constante na Lista de Características de Aeródromo (LCA) do aeródromo e o comprimento de pista calculado no simulador de investimentos do PAN.

2.9. De forma análoga, a largura da pista de pouso e decolagem estabelecida no PEA considera o maior valor entre o exigido no requisito regulamentar, conforme o código de referência previsto na Faixa do PAN, e a largura atual da pista, constante na LCA do aeródromo.

2.10. No que concerne ao monitoramento da qualidade de serviços prestados nesses aeroportos, propõe-se que o modelo estabelecido para os aeroportos com menos de 1 milhão de passageiros anuais da Sétima rodada de concessão de aeroportos, isto é, o Sistema de Tratamento de Demandas.

2.11. De modo a se realizar uma adequada transferência operacional, sugere-se que haja um prazo para a apresentação do PTO e de operação assistida nos moldes do que estabelece o contrato de concessão para os aeroportos de menor porte da sétima rodada.

2.12. Por fim, sugere-se que os anteprojetos dos investimentos da fase 2-B sejam apresentados à ANAC, a exemplo dos contratos da sétima rodada de concessão de aeroportos.

3. INFRAESTRUTURA MÍNIMA POR FAIXA DO PAN

3.1. Consoante ao exposto acima, a partir da demanda prevista ao final do horizonte de 30 anos, os aeroportos regionais foram classificados conforme as Faixas de Referência estabelecidas na Tabela de Faixa de Evolução de Infraestrutura do Plano Aerooviário Nacional – PAN 2024.

3.2. Dessa forma, de acordo com as projeções de demanda calculadas pelo PAN-2024, as concessionárias deverão atender aos requisitos regulamentares de projeto considerando a aeronave crítica da respectiva faixa estimada pela tabela abaixo na coluna "Faixa PAN":

ICAO	Nome do Aeroporto	Município	UF	Faixa Atual	Faixa PAN	Aeronave Crítica	Região
SBTK	TARAUACÁ	TARAUACÁ	AC	1	1	ATR 72-600	N
SDP8	MARECHAL THAUMATURGO	Marechal Thaumaturgo	AC	0	0	Cessna 208B Grand Caravan EX	N
SWBC	BARCELOS	BARCELOS	AM	0	1	ATR 72-600	N
SBIC	ITACOATIARA	ITACOATIARA	AM	3	3	3C (EMB-195 E2 / A320neo / B738)	N
SBMY	MANICORÉ	MANICORÉ	AM	1	2	ATR 72-600	N
SBUA	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA	AM	1	3	3C (EMB-195 E2 / A320neo / B738)	N
SWBR	BORBA	BORBA	AM	1	1	ATR 72-600	N
SWCA	CARAUARI	CARAUARI	AM	1	2	ATR 72-600	N
SWEI	EIRUNEPÉ	EIRUNEPÉ	AM	1	2	ATR 72-600	N
SWLB	LÁBREA	LÁBREA	AM	1	1	ATR 72-600	N
SWMW	MAUÉS	MAUÉS	AM	0	0	Cessna 208B Grand Caravan EX	N
SWPI	PARINTINS	PARINTINS	AM	3	3	3C (EMB-195 E2 / A320neo / B738)	N
SDCG	SENADORA EUNICE MICHILES	São Paulo de Olivença	AM	0	0	Cessna 208B Grand Caravan EX	N
SWII	IPIRANGA	Santo Antônio do Içá	AM	0	0	Cessna 208B Grand Caravan EX	N
SWOB	FONTE BOA	Fonte Boa	AM	0	0	Cessna 208B Grand Caravan EX	N
SWTP	SANTA ISABEL DO RIO NEGRO	Santa Isabel do Rio Negro	AM	0	0	Cessna 208B Grand Caravan EX	N
SWYN	APUÍ	Apuí	AM	0	0	Cessna 208B Grand Caravan EX	N
SBIH	ITAITUBA	ITAITUBA	PA	1	3	3C (EMB-195 E2 / A320neo / B738)	N
SBMD	MONTE DOURADO	ALMEIRIM	PA	1	3	3C (EMB-195 E2 / A320neo / B738)	N
SBTB	TROMBETAS	ORIXIMINÁ	PA	1	3	3C (EMB-195 E2 / A320neo / B738)	N
SBTU	TUCURUÍ	TUCURUÍ	PA	1	3	3C (EMB-195 E2 / A320neo / B738)	N
SNDC	REDENÇÃO	REDENÇÃO	PA	1	1	ATR 72-600	N
SNEB	NAGIB DEMACHKI	PARAGOMINAS	PA	1	3	3C (EMB-195 E2 / A320neo / B738)	N
SNFX	SÃO FÉLIX DO XINGU	SÃO FÉLIX DO XINGU	PA	1	1	ATR 72-600	N
SNVS	BREVES	BREVES	PA	1	2	ATR 72-600	N
SNSM	SALINÓPOLIS	SALINÓPOLIS	PA	2	3	3C (EMB-195 E2 / A320neo / B738)	N
SBEK	JACAREACANGA	Jacareacanga	PA	0	0	Cessna 208B Grand Caravan EX	N
SJNP	NOVO PROGRESSO	Novo Progresso	PA	0	0	Cessna 208B Grand Caravan EX	N
SBGM	GUAJARÁ-MIRIM	GUAJARÁ-MIRIM	RO	1	2	ATR 72-600	N
SBVH	VILHENA	VILHENA	RO	2	3	3C (EMB-195 E2 / A320neo / B738)	N
SSKW	CACOAL	CACOAL	RO	2	3	3C (EMB-195 E2 / A320neo / B738)	N
SWCQ	COSTA MARQUES	Costa Marques	RO	0	0	Cessna 208B Grand Caravan EX	N
SWGN	ARAGUAÍNA	ARAGUAÍNA	TO	1	3	3C (EMB-195 E2 / A320neo / B738)	N
SNHS	SANTA MAGALHÃES	SERRA TALHADA	PE	1	1	ATR 72-600	NE
SNAB	ARARIPINA	Araripina	PE	0	0	Cessna 208B Grand Caravan EX	NE
SNGN	GARANHUNS	Garanhuns	PE	0	0	Cessna 208B Grand Caravan EX	NE
SWKQ	SERRA DA CAPIVARA/SÃO RAIMUNDO NONATO	SÃO RAIMUNDO NONATO	PI	1	2	ATR 72-600	NE
SBLE	HORÁCIO DE MATTOS	LENÇÓIS	BA	1	3	3C (EMB-195 E2 / A320neo / B738)	NE
SBUF	PAULO AFONSO	PAULO AFONSO	BA	1	3	3C (EMB-195 E2 / A320neo / B738)	NE
SNGI	AERÓDROMO DE GUANAMBI	GUANAMBI	BA	2	3	3C (EMB-195 E2 / A320neo / B738)	NE
SSRS	BARREIRINHAS	BARREIRINHAS	MA	3	3	3C (EMB-195 E2 / A320neo / B738)	NE
SSOU	ARIPUANÃ	ARIPUANÃ	MT	1	1	ATR 72-600	CO
SWEK	CANARANA	CANARANA	MT	1	2	ATR 72-600	CO
SWJN	JUÍNA	JUÍNA	MT	0	0	Cessna 208B Grand Caravan EX	CO
SWKC	CÁCERES	CÁCERES	MT	1	1	ATR 72-600	CO
SWTS	TANGARÁ DA SERRA	TANGARÁ DA SERRA	MT	1	2	ATR 72-600	CO
SDH2	PORTO ALEGRE DO NORTE	Porto Alegre do Norte	MT	0	0	Cessna 208B Grand Caravan EX	CO
SWPY	PRIMAVERA DO LESTE	Priamvera do Leste	MT	0	0	Cessna 208B Grand Caravan EX	CO

4. OBRIGAÇÕES OPERACIONAIS LADO AR

- 4.1. As distâncias declaradas da pista de pouso e decolagem não devem ser menores que o comprimento da pista de pouso e decolagem, exceto:
- 4.1.1. Quando for necessário para livrar as superfícies de aproximação e decolagem de eventuais obstáculos que se projetam no espaço aéreo, além dos limites do sítio aeroportuário.
- 4.1.2. Quando o provimento de RESA se der pelo deslocamento de cabeceira e redução das distâncias declaradas de TORA, ASDA e LDA na dimensão longitudinal faltante para a RESA, observado o disposto na regulamentação vigente, sendo admitida essa solução somente quando não houver espaço físico no sítio aeroportuário para implantação de RESA a partir das extremidades da faixa de pista de pouso e decolagem.

4.2. A estrutura do pavimento da pista de pouso e decolagem, das pistas de táxi e dos pátios de aeronaves deve ser capaz de resistir ao tráfego de aeronaves até 2 (dois) anos após o fim do prazo da concessão.

4.3. Obrigações operacionais para aeroportos com Faixa 0 (zero) de projeto:

4.4. Prover pista de pouso e decolagem com, no mínimo, 1.000m de comprimento, de acordo com os requisitos regulamentares de projeto para o código de referência 1B e o tipo de operação VFR Diurno. Para fins de projeto, o PEA deverá considerar o maior valor entre o comprimento de pista atual, constante na Lista de Características de Aeródromo (LCA) do aeródromo e o comprimento de pista calculado no simulador de investimentos do PAN.

4.5. Prover pátio de aeronaves com área adequada para acomodar, de forma simultânea e independente, 5 (cinco) posições de letra de código B.

4.6. Os investimentos deverão ser realizados e estar operacionais em até 36 meses após a assinatura do termo aditivo.

4.7. Obrigações operacionais específicas para aeroportos com Faixa 1 (um) de projeto:

4.8. Prover pista de pouso e decolagem com, no mínimo, 1.280m de comprimento, de acordo com os requisitos regulamentares de projeto para o código de referência 3C e o tipo de operação VFR diurno e noturno. Para fins de projeto, o PEA deverá considerar o maior valor entre o comprimento de pista atual, constante na Lista de Características de Aeródromo (LCA) do aeródromo e o comprimento de pista calculado no simulador de investimentos do PAN.

4.9. Prover pátio de aeronaves com área adequada para acomodar, de forma simultânea e independente, 4 (quatro) posições de letra de código B e 1 (uma) posição código C.

4.10. Os investimentos deverão ser realizados e estar operacionais em até 36 meses após a assinatura do termo aditivo.

4.11. Obrigações operacionais específicas para aeroportos com Faixa 2 (dois) de projeto:

4.12. Prover pista de pouso e decolagem com, no mínimo, 1.280m de comprimento, de acordo com os requisitos regulamentares de projeto para o código de referência 3C e o tipo de operação IFR não-precisão, diurno e noturno. Para fins de projeto, o PEA deverá considerar o maior valor entre o comprimento de pista atual, constante na Lista de Características de Aeródromo (LCA) do aeródromo e o comprimento de pista calculado no simulador de investimentos do PAN.

4.13. Prover pátio de aeronaves com área adequada para acomodar, de forma simultânea e independente, 3 (três) posições de letra de código C, para operações diurna e noturna.

4.14. Os investimentos deverão ser realizados e estar operacionais em até 36 meses após a assinatura do termo aditivo.

4.15. Obrigações operacionais específicas para aeroportos com Faixa 3 (três) de projeto:

4.16. Prover pista de pouso e decolagem com, no mínimo, 1.799m de comprimento, de acordo com os requisitos regulamentares de projeto para o código de referência 3C e o tipo de operação IFR não-precisão, diurno e noturno. Para fins de projeto, o PEA deverá considerar o maior valor entre o comprimento de pista atual, constante na Lista de Características de Aeródromo (LCA) do aeródromo e o comprimento de pista calculado no simulador de investimentos do PAN.

4.17. Prover pátio de aeronaves com área adequada para acomodar, de forma simultânea e independente, 3 (três) posições de letra de código C, para operações diurna e noturna.

4.18. Os investimentos deverão ser realizados e estar operacionais em até 36 meses após a assinatura do termo aditivo.

5. DIRETRIZES PARA ADEQUAÇÃO DA INFRAESTRUTURA

5.1. A tabela 1 abaixo apresenta as diretrizes para adequação da infraestrutura em aeroportos existentes.

Tabela 1

Item	Situação esperada quanto à localização, configuração e características, conforme aplicabilidade (referências normativas)	Adequação da Infraestrutura			
		Faixa 0 (C208_VFR D)	Faixa 1 (AT72_VFR D/N)	Faixa 2 (AT72_IFR D/N)	Faixa 3 (3C jato_IFR D/N)
Indicador de direção de vento (iluminado, quando prevista condição operacional Noturna)	154.301 (a) Indicadores de direção de vento	Sim	Sim	Sim	Sim
Farol de aeródromo	154.305 (d) Farol do aeródromo	-	Sim	Sim	Sim
Comprimento da pista de pouso e decolagem	PAN 2022	>1000m	>1280m	>1280m	>1799m
Largura mínima da pista de pouso e decolagem para a aeronave crítica (e área de giro, se necessário)	154.201 (d) Largura de pista de pouso e decolagem	18m	30m	30m	30m
Largura mínima de pista de táxi (em rotas entre PPD e posições de estacionamento no pátio)	154.217 (b) Largura de pistas de táxi	7,5m	7,5m	7,5m	15m
RESA física nas dimensões mínimas previstas no RBAC nº 154 ^{nota1}	154.209 Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA)	30 x 30 m	90 x 60 m	90 x 60 m	90 x 60 m
Faixa preparada nivelada e livre de obstáculos	154.207 (d) Objetos em faixas de pista de pouso e decolagem	Sim	Sim	Sim	Sim
	154.207 (e) Faixa preparada	30m	75m	75m	75m
Cor e conspicuidade	154.303 (a) Disposições gerais	Sim	Sim	Sim	Sim
	154.303 (b) Sinalização horizontal de designação de pista de pouso e decolagem	Sim	Sim	Sim	Sim
	154.303 (c) Sinalização horizontal de eixo de pista de pouso e decolagem	Sim	Sim	Sim	Sim

Sinalização Horizontal (SH)	Pistas de Pouso e Decolagem (PPD)	Cabeceira (e cabeceira deslocada, se houver)	154.303 (d) Sinalização horizontal de cabeceira	Sim	Sim	Sim	Sim	
		Ponto de Visada	154.303 (e) Sinalização horizontal de ponto de visada	Sim	Sim	Sim	Sim	
		Borda	154.303 (g) Sinalização horizontal de borda de pista de pouso e decolagem	Sim	Sim	Sim	Sim	
		Área de giro (se houver)	154.303 (i) Sinalização horizontal da área de giro de pista de pouso e decolagem	Sim	Sim	Sim	Sim	
		Área anterior à cabeceira (se houver)	154.405 Área anterior à cabeceira	Sim	Sim	Sim	Sim	
	Pistas de Táxi e Pátio (em rotas entre PPD e posições de estacionamento no pátio)	Eixo	154.303 (h) Sinalização horizontal de eixo de pista de táxi	Sim	Sim	Sim	Sim	
		Borda	154.403 Superfícies sem capacidade de suporte	Sim	Sim	Sim	Sim	
		Posição de Espera	154.303 (j) Sinalização horizontal de posição de espera de pista de pouso e decolagem	Sim	Sim	Sim	Sim	
		SH obrigatória (ponto de espera)	154.303 (p) Sinalização horizontal de instrução obrigatória	Sim	Sim	Sim	Sim	
		TLN e "T" de parada	154.303 (m) Sinalização horizontal de posição de estacionamento de aeronaves	Sim	Sim	Sim	Sim	
Sinalização Luminosa (SL)	Pistas de Pouso e Decolagem (PPD)	Frangibilidade das balizas	154.305 (a) Disposições gerais	-	Sim	Sim	Sim	
		Borda	154.305 (p) Luzes de borda de pista de pouso e decolagem	-	Sim	Sim	Sim	
		Cabeceira (e cabeceira deslocada, se houver)	154.305 (q) Luzes de cabeceira de pista e de barra lateral de cabeceira	-	Sim	Sim	Sim	
		Fim de Pista	154.305 (r) Luzes de fim de pista	-	Sim	Sim	Sim	
		Área de giro (se houver)	154.305 (y) Luzes da área de giro de pista de pouso e decolagem	-	Sim	Sim	Sim	
		Stopway (se houver)	154.305 (v) Luzes de zona de parada	-	Sim	Sim	Sim	
	Pistas de Táxi e Pátio (em rotas entre PPD e posições de estacionamento no pátio)	Borda	154.305 (x) Luzes de borda de pista de táxi	-	Sim	Sim	Sim	
		Iluminação de Pátio	154.305 (cc) Iluminação de pátios de aeronaves	-	Sim	Sim	Sim	
PAPI em pelo menos uma das cabeceiras (predominante)		154.305 (j) Sistemas visuais indicadores de rampa de aproximação	-	Sim	Sim	Sim	Sim	
Cerca Operacional de Aeródromo completa		IS N° 107-001 Revisão K	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	

6. MELHORIAS NA INFRAESTRUTURA - REQUISITOS OPERACIONAIS NO TPS

6.1. Para a fase 2-B, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura:

6.1.1. Prover terminal para processamento de passageiros e bagagens, acesso viário e outras infraestruturas de apoio necessárias, considerando ao menos os equipamentos e as áreas efetivas previstas nas Tabelas 02 e 03, até 36 meses após a assinatura do termo aditivo

Tabela 2 - áreas efetivas dos componentes operacionais

Componente Operacional	Área Mínima (m ²)			
	Faixa 0	Faixa 1	Faixa 2	Faixa 3
Saguão de embarque	92,0	153,3	153,3	536,7
Área de formação de filas de check-in e despacho de bagagens	26,0	43,3	43,3	151,7
Área de formação de filas de inspeção de segurança	10,0	16,7	16,7	58,3
Sala de embarque (desconsidera áreas de circulação)	92,0	153,3	153,3	536,7
Sala de desembarque	34,0	56,7	56,7	198,3
Saguão de desembarque	51,0	85,0	85,0	297,5
Área mínima total	305,0	508,3	508,3	1779,2

Tabela 3 - equipamentos para processamento de passageiros e bagagens

Unidades Processadoras	Equipamentos (un.)			
	Faixa 0	Faixa 1	Faixa 2	Faixa 3
Balcões de check-in	2	4	4	11
Canais de inspeção (pórtico detector de metais e scanner)	1	1	1	3
Portões de embarque	1	2	2	4
Assentos na sala de embarque	28	47	47	163
Esteira de restituição de bagagem	1	1	1	1

6.1.2. O terminal deverá dispor de sanitários, fraldários, carrinhos de bagagem, equipamentos de auxílio a PNAE, escritório para empresas aéreas (*back offices*), áreas de concessões comerciais, incluindo de alimentação, espaço para venda de passagens aéreas (BVRI), sala para serviços de informação aeronáutica, postos de primeiros socorros, salas administrativas e outros exigidos pela regulamentação.

6.2. A concessionária deverá cumprir com os seguintes requisitos para a infraestrutura:

•Terminal:

Conforto térmico, acústico, luminoso e ergonômico;

Sistemas climatização, sonorização e de informação de voos;

Área de circulação de passageiros desimpedida;
Disponibilização circulação vertical adequada (escadas fixas, rolantes e elevadores), quando aplicável;
Sinalização (wayfinding) clara, objetiva e em quantidade suficiente;
Sistema de processamento de bagagens deve atender adequadamente os usuários;
•Vias de acesso ao terminal, ao estacionamento e às demais infraestruturas de apoio:
Sinalização horizontal, vertical e luminosa clara, objetiva e em quantidade suficiente;
•Estacionamento:
Demarcação adequada das vagas e sinalização clara, objetiva e em quantidade suficiente;
•Meios-fios:
Deve considerar o tempo de utilização e os diferentes modos de transporte.

7. DISPOSIÇÕES FINAIS

7.1. As diretrizes acima constituem-se como premissas de política pública para consecução do Ampliar e poderão ser alteradas para assegurar a viabilidade técnica e operacional do programa. Ressalta-se que a ANAC como gestora do contrato e poder concedente é o agente competente para estabelecer as cláusulas do termo aditivo para a inclusão dos aeroportos regionais nos contratos de concessão vigentes. Nessa condição, fica resguardado à agência realizar as adequações e considerações que entender adequadas ao cumprimento regular de seus normativos e em seus processos de fiscalização, no exercício regular de suas funções.



Documento assinado eletronicamente por **Carla Priscila Kwiek, Analista Superior**, em 16/12/2024, às 16:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Meireles Tristao, Coordenador Geral**, em 16/12/2024, às 16:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Eduardo Arruda, Coordenador (a)**, em 16/12/2024, às 17:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **8823336** e o código CRC **D72C598F**.



Referência: Processo nº 50020.004697/2024-11



SEI nº 8823336

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: