



# **PLANO DIRETOR – PDIR**

## **VOLUME I - RELATÓRIO TÉCNICO**

---

**AEROPORTO USIMINAS / IPATINGA**  
**SBIP**

Diretoria de Operações e Serviços Técnicos – DO  
Superintendência de Engenharia – DOEG  
Gerência de Projetos de Engenharia Lado Ar – EGPA  
Coordenação de Plano Diretor e Integração Urbana – EGPA-3  
Dezembro 2021

## **SUMÁRIO GERAL**

**VOLUME I – RELATÓRIO TÉCNICO**

**VOLUME II – CADERNO DE PLANTAS**

# **VOLUME I**

# **RELATÓRIO TÉCNICO**

# SUMÁRIO

- 1. APRESENTAÇÃO**
- 2. CARACTERIZAÇÃO ATUAL**
- 3. CARACTERIZAÇÃO FUTURA**
  - 3.1. Fases de Implantação**
  - 3.2. Soluções para as Não Conformidades**
- 4. REQUERIMENTO DE APROVAÇÃO DO PLANO DIRETOR**

# 1. APRESENTAÇÃO

## PLANO DIRETOR AEROPORTUÁRIO (PDIR)

O Plano Diretor Aeroportuário (PDir) é formado por um conjunto de documentos que tem, como objetivo geral, fornecer diretrizes para a expansão da infraestrutura aeroportuária, satisfazendo a demanda da aviação de maneira financeiramente viável e sendo compatível com o meio ambiente, o desenvolvimento da comunidade e outros modos de transporte. O Plano deve estar sempre em consonância com a regulamentação de segurança operacional expedida pela ANAC e COMAER.

O PDir é norteado por um estudo de demanda específico para o aeroporto em planejamento e o seu desenvolvimento é baseado no Anexo 14, preconizado pela International Civil Aviation Organization (ICAO), documento esse que foi traduzido e adaptado pela ANAC para as normas brasileiras por meio do RBAC (Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil) 154 – Projeto de Aeródromos. Também é de suma importância o conhecimento da ICA 11-408, de 03 de agosto de 2020, do COMAER, que trata sobre as restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas, documento que ainda irá nortear passos posteriores para a aprovação do PDir, como por exemplo o desenvolvimento dos Planos de Zona de Proteção.

O órgão responsável pela aprovação dos Planos Diretores é a ANAC – Agência Nacional da Aviação Civil, de acordo com o disposto na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Em caso de aeródromo compartilhado, de interesse militar ou administrado pelo COMAER, a aprovação do PDir será feita de maneira conjunta entre COMAER e ANAC. O processo de aprovação dos Diretores é disciplinado por meio da Resolução ANAC nº 153 e pela Portaria nº 3352/SAI, de 30 de outubro de 2018.

### Principais estudos constituintes do Plano:

- Descrição, de forma sucinta, da caracterização atual do sítio aeroportuário, em termos da infraestrutura instalada e da situação patrimonial;
- Apresentação da concepção de desenvolvimento do aeródromo para os horizontes de 5, 10 e 20 anos (Implantação Final), de forma a identificar o atendimento aos requisitos de segurança operacional para a operação atual e para a pretendida na fase proposta;
- Desenvolvimento de diagnóstico do planejamento para um horizonte esgotamento do sítio aeroportuário; e
- Avaliação da capacidade máxima do sítio por intermédio do desenvolvimento dos principais componentes aeroportuários.

## AEROPORTO USIMINAS / SANTANA DO PARAÍSO – SBIP

O presente Plano Diretor do Aeroporto Usiminas – PDir SBIP, localizado no município de Santana do Paraíso-MG no estado de Minas Gerais. O Município encontra-se no leste mineiro, na microrregião de Ipatinga, conhecida como microrregião do Vale do Aço e possui uma população de 27.265 mil habitantes, conforme o último censo (2010), e população estimada de 36.048 mil pessoas em 2021 (IBGE). Santana do Paraíso ocupa uma área de 276,067 km<sup>2</sup>, a 270 m de altitude e faz divisa com os municípios da microrregião de Ipatinga: Belo Oriente, Mesquita, Ipatinga. O Município dista aproximadamente 237 km da capital estadual, Belo Horizonte.

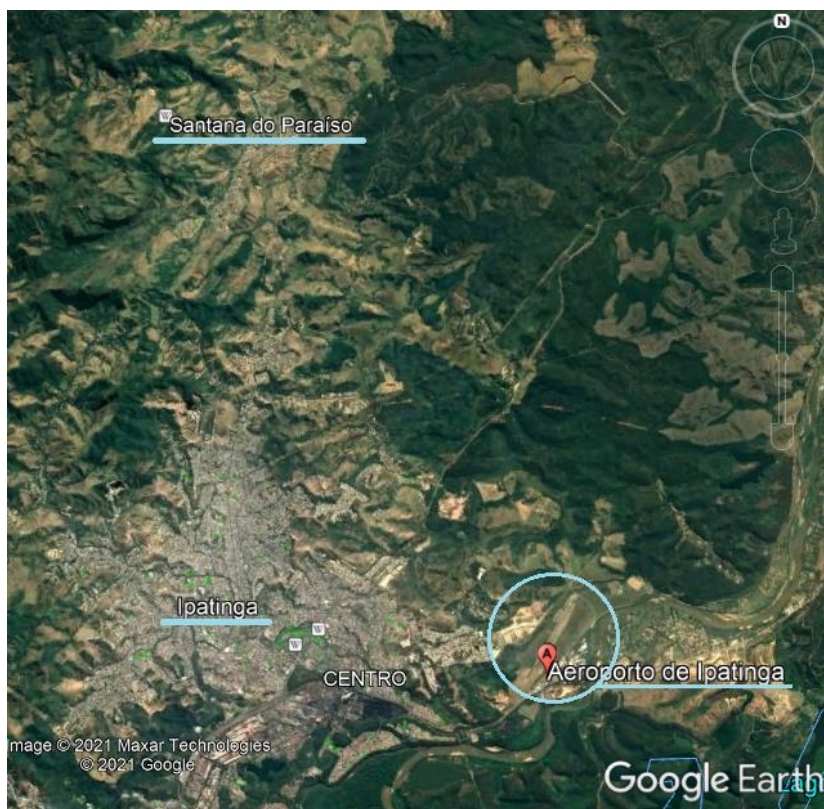


Foto de Satélite do Município de Santana do Paraíso, Aeroporto Usiminas e Ipatinga - Fonte: Google Earth

O Aeroporto Usiminas (SBIP) não possui Plano Diretor vigente, sendo considerada necessária à sua concepção. O Plano Diretor consiste no estabelecimento de uma Fase Única de Implantação (ano 2031) que engloba os horizontes de 5 e 10 anos a partir do ano base de 2021 (anos de 2026 - 1ª Fase e 2031 - 2ª Fase), e uma Implantação Final (ano 2041) que engloba o horizonte de 20 anos (ano de 2041 - 3ª Fase e Implantação Final). Nas implantações estão contemplados: a instalação de uma nova Área Terminal (TPS; TECA; Administração; PAA; estacionamento de veículos e novos pátios de aeronaves para aviação geral, aviação regular e cargas); Companhias Aéreas; instalação de áreas de hangaragem para aviação geral e regular; SCI e áreas comerciais; e a instalação de novas pistas de taxi visando aumento de capacidade do aeroporto.

## **DIRETRIZES GERAIS DE PLANEJAMENTO**

- Planejar a ocupação do sítio aeroportuário para o horizonte de 2031, com a sua Fase Única de Implantação tendo a flexibilidade necessária ao desenvolvimento proposto;
- Reservar áreas para o atendimento das potencialidades futuras de desenvolvimento, além do horizonte de planejamento de 20 anos deste Plano Diretor;
- Assegurar a ocupação do sítio para a sua capacidade máxima;
- Atender aos critérios preconizados no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 154 (RBAC 154 – Projeto de Aeródromos), da Agência Nacional de Aviação Civil, para a configuração geral do aeroporto;
- Buscar uma relação equilibrada entre a capacidade do sistema de pistas e dos demais componentes para a máxima utilização do sítio (Implantação Final);
- Promover a implantação harmônica e equilibrada das facilidades, em cada etapa de desenvolvimento até o esgotamento da capacidade do sítio;
- Estabelecer condições operacionais do sistema de pista de forma a compatibilizar as operações aeronáuticas com o gerenciamento da navegação aérea e o zoneamento urbano no entorno do aeroporto;
- Considerar os aspectos do meio-ambiente e de relacionamento urbano, principalmente quanto às restrições ambientais e impactos do desenvolvimento do aeroporto sobre a área circunvizinha ao sítio aeroportuário;
- Priorizar os aspectos de economicidade e balanceamento na equalização entre capacidade, demanda projetada e expansões previstas;

## 2. CARACTERIZAÇÃO ATUAL

As informações importantes para a atual caracterização do aeródromo se encontram no quadro abaixo:

**Quadro 1 - Características atuais do Aeroporto Usiminas / Ipatinga**

ELEMENTO	INFORMAÇÃO	FONTE
Nome Oficial	Aeroporto Usiminas	ANAC <sup>1</sup>
Endereço	Rodovia BR-458, Km 43, s/n - Distrito Industrial. CEP 35.167 - 000. Santana do Paraíso-MG	Operador Aeroportuário
Sigla OACI	SBIP	ROTAER
Sigla IATA	IPN	IATA
Ponto de Referência do Aeródromo (ARP)	19°28'14"S / 042°29'17"W	ROTAER
Altitude do Aeródromo	239,59 m (786 ft)	ROTAER/Carta ADC
Temperatura de Referência	28° C	Operador Aeroportuário
Tipo de Aeródromo	Público	ANAC <sup>1</sup>
Horário de funcionamento	5:30 – 23:30	Operador Aeroportuário
Operador	INFRAERO	Operador Aeroportuário
Área Patrimonial	1.352.476,00 m <sup>2</sup>	Termo de Cessão de Direito Real de Uso
Layout	PPD com acesso ao pátio via PTR a 746,50m da CAB 05. PTR adicional existente, sem homologação próxima à CAB02. 02 Pátios (01 e 02) em pavimento rígido em frente ao antigo TPS	Operador Aeroportuário
Pistas de Pouso e Decolagem	<b>Designação:</b> 05/23 <b>Comprimento homologado:</b> 2.005,0 m x 45,0 m ASPH <b>RESA:</b> Cabeceiras 5 e 23 – (90,0 x 90,0) m <b>Área de giro:</b> cabeceiras da pista	Operador Aeroportuário e ROTAER
Faixa de Pista	300m x 2125m	Carta ADC
Pistas de Táxi	Pista "A" – 83,54m x 23,00m / Pista "B" – 84,53m x 23,0m	Operador Aeroportuário
Pátio de Aeronaves	287,58m x 73,44m ASPH e concreto	Operador Aeroportuário
Terminal de Passageiros	17,80m x 62,69m	Operador Aeroportuário
Aeronave de Projeto (Categoria de aeronave em operação)	ATR 72 / 3C	Operador Aeroportuário/ ANAC <sup>1</sup>
Obstáculos	Pátio 1	Operador Aeroportuário
PCN Homologado	33/F/B/X/T	ROTAER
Auxílios à navegação	Balizamento, cone de indicação de direção de vento, PAPI (Precision Approach Path Indicator) na cabeceira 05	Operador aeroportuário
Cias Aéreas	-	-
SCI	13,63m x 13,64m	



**Quadro 1 – Características atuais do Aeroporto Regional do Vale do Aço (Continuação)**

ELEMENTO	INFORMAÇÃO	FONTE
Tipos de aeronaves, rotas e empresas aéreas que as operam;	Asa fixa.	Operador Aeroportuário;
Tipo de operação (aviação comercial, aviação geral, etc);	Operação de aviação comercial e geral.	ANAC <sup>1</sup>
Operação visual ou por instrumento, precisão ou não precisão, diurno ou noturno;	Aeródromo homologado para tráfego IFR (diurno / noturno) e VFR (diurno);	
PAA	Localizado próximo à Administração	Operador Aeroportuário
CEMAN/CUT/ ADM	Não possui CUT/CEMAN.	Operador Aeroportuário
Torre (TWR)	Não possui	Operador Aeroportuário

<sup>1</sup> Lista de aeródromos civis cadastrados

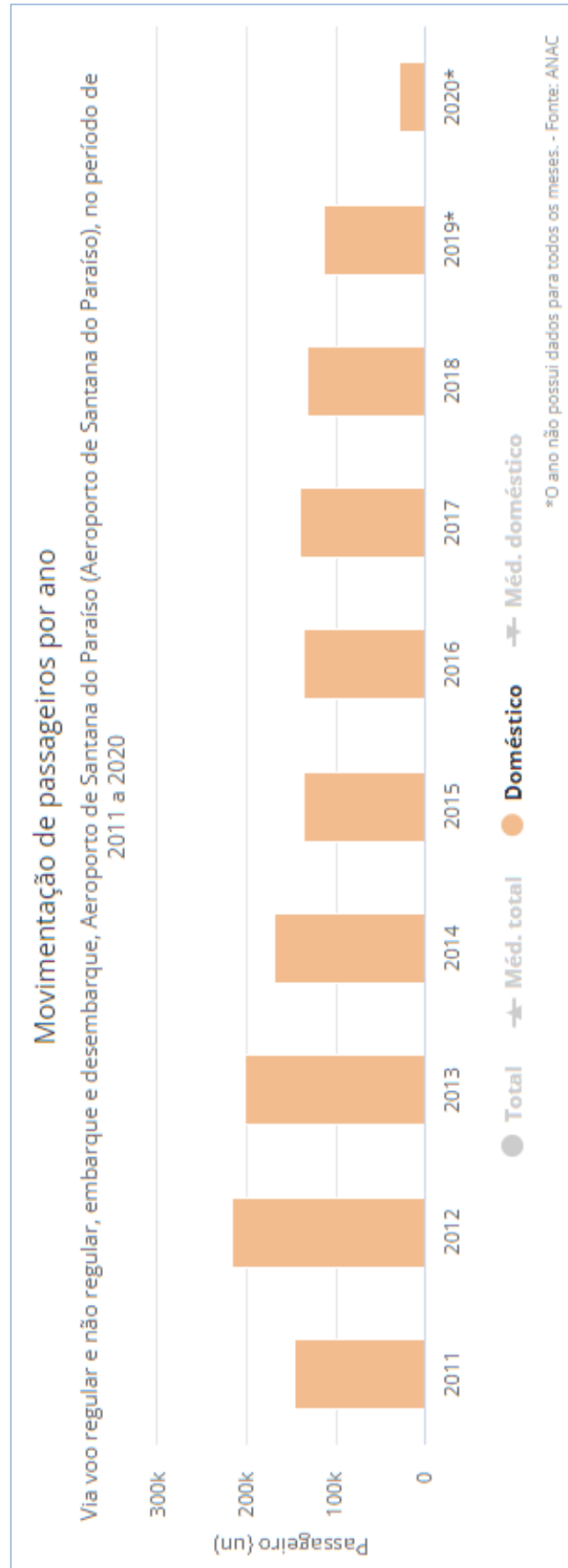
Analisando a operação do aeroporto pode-se observar que sua movimentação é caracterizada principalmente por aeronaves e passageiros domésticos. Nota-se também que o movimento teve um pico em 2012 e 2013 ultrapassando a faixa dos 200 mil pax/ano e houve um decréscimo em 2014, sendo mantidas pequenas oscilações em movimentos menores de passageiros na faixa entre 100 e 200 mil pax/ano até 2019. No ano de 2020 é indicada uma redução significativa de passageiros, entretanto, por falta de informação dos dados de todos os meses, segundo a ANAC.

Considerando a quantidade de movimentos de aeronaves, observa-se um movimento em ascensão em 2011, acima dos 5 mil, até alcançar um pico maior em 2012 na direção da faixa de 10 mil aeronaves, mas, houve um decréscimo a partir do ano de 2013, mantendo-se não muito oscilante até 2019. Assim como ocorreu com o movimento de passageiros, no ano de 2020 é indicada uma redução significativa também do movimento de aeronaves, entretanto, por falta de informação dos dados de todos os meses, segundo a ANAC.

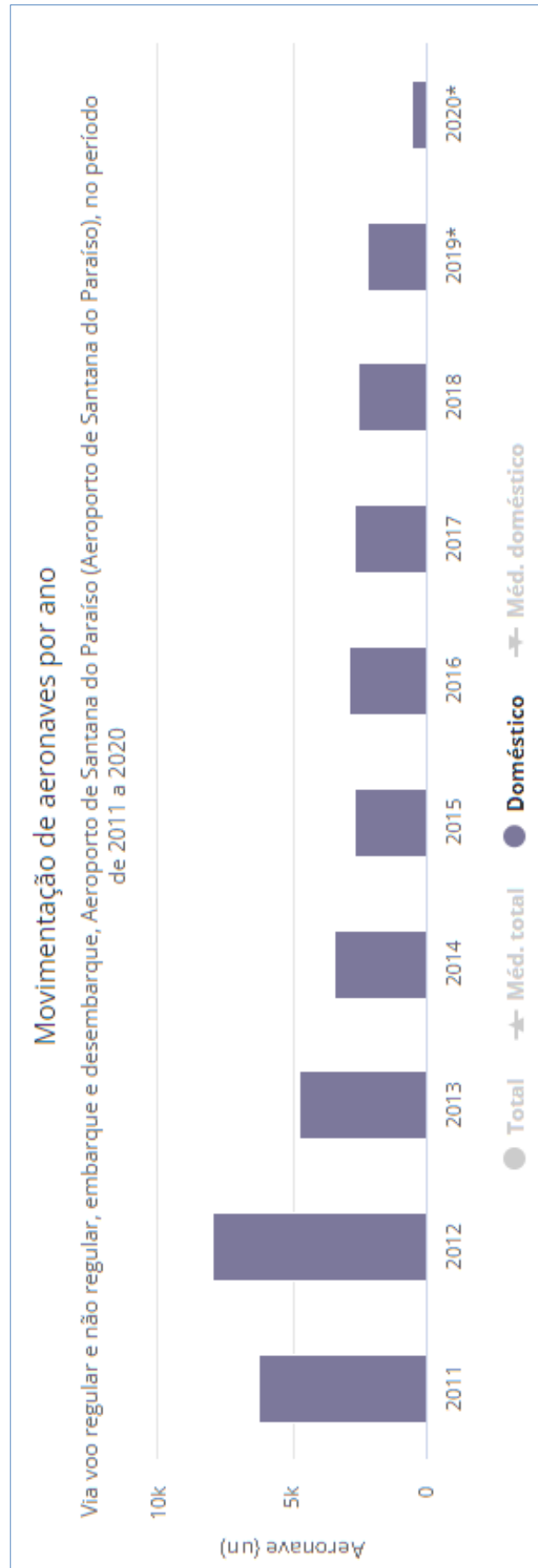
O aeroporto também possui movimento de cargas aérea, como pode ser visto no gráfico, teve um crescimento até o ano de 2014 até a faixa das 10 mil cargas e manteve-se constante até o ano de 2017 e houve um grande pico ultrapassando 20 mil cargas. Em 2019, ainda que não haja informação do movimento de todos os meses, observa-se uma redução não muito abaixo das 10 mil cargas. Já no ano de 2020, houve uma redução significativa no movimento, mas também não há dados completos por parte da ANAC.

O Aeroporto possui uma pista de pouso e decolagem 05/23 com comprimento total correspondente a 2.005 m e largura de 45 m. A PPD possui áreas de giro, nas cabeceiras 05 e 23. O sistema de pista apresenta um pátio de estacionamento de aeronaves e duas pistas para taxiamento entre a PPD e o pátio.

O aeródromo contempla em sua estrutura física no lado ar: Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), Administração e SCI.



Fonte: Hórus - Sistema da Secretaria Nacional de Aviação Civil (<https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#Aeroporto/Movimentacao/SBIP>)



Fonte: Hórus - Sistema da Secretaria Nacional de Aviação Civil (<https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#Aeroporto/Movimentacao/SBIP>)



Fonte: Hórus - Sistema da Secretaria Nacional de Aviação Civil (<https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#Aeroporto/Movimentacao/SBIP>)



Planta da Situação Atual do Aeroporto Usiminas / Ipatinga-SBIP

## 3. CARACTERIZAÇÃO FUTURA

### 3.1. FASES DE IMPLANTAÇÃO

De forma a atender às necessidades de implantação de infraestrutura aeroportuária para os diversos sistemas de acordo com as previsões de demanda por transporte aéreo, foram definidas duas fases de implantação: Fase Única de Implantação (2031) e Implantação Final (2041).

Essa demanda foi apresentada pelo Relatório de Infraestrutura Aeroportuária do Aeroporto Usiminas elaborado pelo Laboratório de Transporte e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina, em cooperação com a Secretaria da Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR) – atual Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA).

**Quadro 2 – Demanda atual (2013) e projetada (2025, 2035 e 2043) de passageiros e aeronaves**

MOVIMENTAÇÃO	2013	2025	2035	2043
Passageiros	211.506	401.416	584.711	713.965
Passageiros/HP	275	522	468	584
Aeronaves	12.006*	5.055	7.047	8.473

\*Movimentação obtida no BIMTRA.

Fonte: Dados fornecidos pela SAC/PR (atual MTPA) e BIMTRA (BRASIL, 2013). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

A capacidade requerida para cada uma das fases é resultante da aplicação de critérios de planejamento às projeções de demanda definidas como base dos estudos. Sempre que possível foram utilizados os parâmetros do Manual de Critérios e Condicionantes de Planejamento Aeroportuário da Infraero, obedecendo à legislação e normas pertinentes.

#### A. Fase Única de Implantação – 2031

As ampliações previstas para a Fase Única de Implantação (2031) englobam a definição da Primeira Fase de Implantação exigida pela ANAC (2026 – 5 anos, a partir do Ano Base 2021) e a Segunda Fase de Implantação exigida pela ANAC (2031 – 10 anos, a partir do Ano Base 2021), com atendimento para demanda prevista até o ano 2043.

Nessa fase a pista permanece com a dimensão 2005m x 45m, com a retirada dos obstáculos que violam as superfícies de proteção da pista: remoção dos pátios e implantação de novos pátios de aeronaves fora da Faixa de Pista. O Aeroporto opera por instrumento IFR precisão CAT I e a aeronave crítica passa de ATR 72 a B737-800.

Destacam-se novas instalações de equipamentos de área terminal como Terminal de Passageiros, de Carga, Administração, PAA, novos Pátios de Aeronaves para aviação civil, geral, regular e cargas, novos estacionamentos de veículos e Torre de Controle; áreas reservadas para Companhias Aéreas, instalação de áreas de hangaragem para aviação geral e regular e um novo Terminal de Aviação Geral e Áreas Comerciais. Outro ponto importante dessa fase é o aumento da quantidade de taxiways (para 17), que liberam o fluxo de circulação da pista de pouso e decolagem. A área onde hoje está localizado o Terminal de Passageiros passa a ser destinada para SCI.

## B. Implantação Final - 2041

As ampliações previstas para a Implantação Final (2041) englobam a Terceira Fase de Implantação exigida pela ANAC (2041 – 20 anos, a partir do Ano Base 2021) e a Implantação Final exigida pela ANAC (2041 ao esgotamento do sítio), com atendimento para capacidade máxima do sítio. O planejamento para a Fase Final de Implantação atende as necessidades muito além do último horizonte de planejamento. Todavia, a implantação dos componentes aeroportuários poderá ocorrer de forma gradual, observando as necessidades impostas pela demanda por transporte aéreo até a ocupação máxima do sítio. Recomenda-se atualização quantitativa do planejamento de forma sistemática e periódica em função do caráter teórico das estimativas dos parâmetros requeridos e variações intrínsecas de qualquer estudo de demanda deverá acompanhar as revisões futuras do Plano Diretor.

Para a ocupação máxima do sítio são previstas intervenções nos componentes aeroportuários cujas capacidades para atender o último horizonte de planejamento de modo balanceado. Observamos uma ampliação dos equipamentos, do pátio de aviação regular / cargas, além de um aumento do tamanho dos Terminais e da quantidade de taxiways e Hangares disponíveis.

As configurações propostas para cada uma das Fases estão no Quadro 3 e nas plantas apresentada a seguir e contidas no Volume II- Caderno de Plantas.

**Quadro 3 – Resumo das Fases de Implantação**

FACILIDADES	FASE ÚNICA DE IMPLANTAÇÃO - 2031			IMPLANTAÇÃO FINAL		
	CAPACIDADES			CAPACIDADES		
	INSTALADA	NECESSÁRIA	A IMPLANTAR	INSTALADA	A IMPLANTAR	IMPLANTAÇÃO FINAL
<b>1 – Área Patrimonial (m<sup>2</sup>)</b>						
	1.352.476,00	1.385.382,43	32.906,43	1.385.382,43	-	1.385.382,43
<b>2 – Sistema de Pistas</b>						
Capacidade anual de movimentos	87.400	-	156.000	156.000	-	184.500
Aeronave Crítica	ATR 72	B737-800	B737-800	B737-800	B737-800	B737-800
Pista – 05/23 - atual (m)	2.005 x 45	-	-	2.005 x 45	-	2.005 x 45
Área de pavimento da pista de pouso (m <sup>2</sup> )	90.225	-	-	90.225	-	90.225
Área de pavimento das pistas de táxi (m <sup>2</sup> )	4.463	45.000	45.000	45.000	9.015	54.015
<b>3 – Sistema Gerenciamento de Tráfego Aéreo</b>						
Operação simultânea	Não	Não	-	-	Não	Não
Auxílios de aprox./pouso - IFR precisão	Não	Sim	Sim	Sim	-	Sim
<b>4 – Sistema Terminal de Passageiros</b>						
Área dos Terminal de Passageiros (m <sup>2</sup> )	900	3.550	7.175	7.175	7.175	14.350
Pátios de Aeronaves de Passageiros (m <sup>2</sup> )	18.590	24.382	25.000	25.000	14.257	39.257
Pátio de Equipamentos de Rampa (m <sup>2</sup> )	1.150	3.875	3.875	3.875	3.845	7.720
Estacionamento / Edifício Garagem (m <sup>2</sup> )	3.526	15.787	36.674	36.674	-	36.674
<b>5 – Sistema Terminal de Cargas</b>						
Área de Armazéns de Carga + Cias. Aéreas (m <sup>2</sup> )	-	24.496	24.496	24.496	25.180	49.676
Pátio de Aeronaves Cargueiras (m <sup>2</sup> )	-	12.315	12.315	12.315	26.943	39.258

**Quadro 4 – Resumo das Fases de Implantação (Continuação)**

FACILIDADES	FASE ÚNICA DE IMPLANTAÇÃO - 2031			IMPLANTAÇÃO FINAL		
	CAPACIDADES			CAPACIDADES		
	INSTALADA	NECESSÁRIA	A IMPLANTAR	INSTALADA	A IMPLANTAR	IMPLANTAÇÃO FINAL
<b>6 – Sistema Administração e Manutenção Aeroportuária</b>						
Área para Administração (m²)	420	1.050	1.050	1.050	1.050	2.100
Área para Manutenção (m²)	-	1.225	1.225	1.225	1.225	2.450
Central de Utilidades (CUT) (m²)	-	1.050	1.050	1.050	1.050	2.100
<b>7 – Sistema de Companhias Aéreas</b>						
Cias Aéreas / Sistema industrial de apoio (m²)	-	-	13.540	13.540	18.760	18.760
<b>8 – Sistema de Aviação Geral</b>						
Pátio de Aeronaves (m²)	-	26.245	26.245	26.245	-	26.245
Hangares e Pátios Associados (m²)	-	41.235	41.235	41.235	29.735	70.970
Terminal de Aviação Geral (m²)	-	1.750	1.750	1.750	-	1.750
Estacionamento de Veículos (m²)	-	10.126	10.126	10.126	-	10.126
<b>9 – Sistema de Apoio</b>						
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SCI) – m²	186	-	1.500	1.500	-	1.500
Carros Contra Incêndio – CCI (un)	1	1	-	1	-	1
Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SCI) - Categoria	4	6	6	6	-	6
Área do Parque de Abastecimento de Aeronaves – PAA (m²)	940	2.338	2.338	2.338	5.251	7.589
Torre de Controle – EPTA – Lote (m²)	-	1.285	1.285	1.285	1.283	2.568

### 3.2. SOLUÇÕES PARA AS NÃO CONFORMIDADES

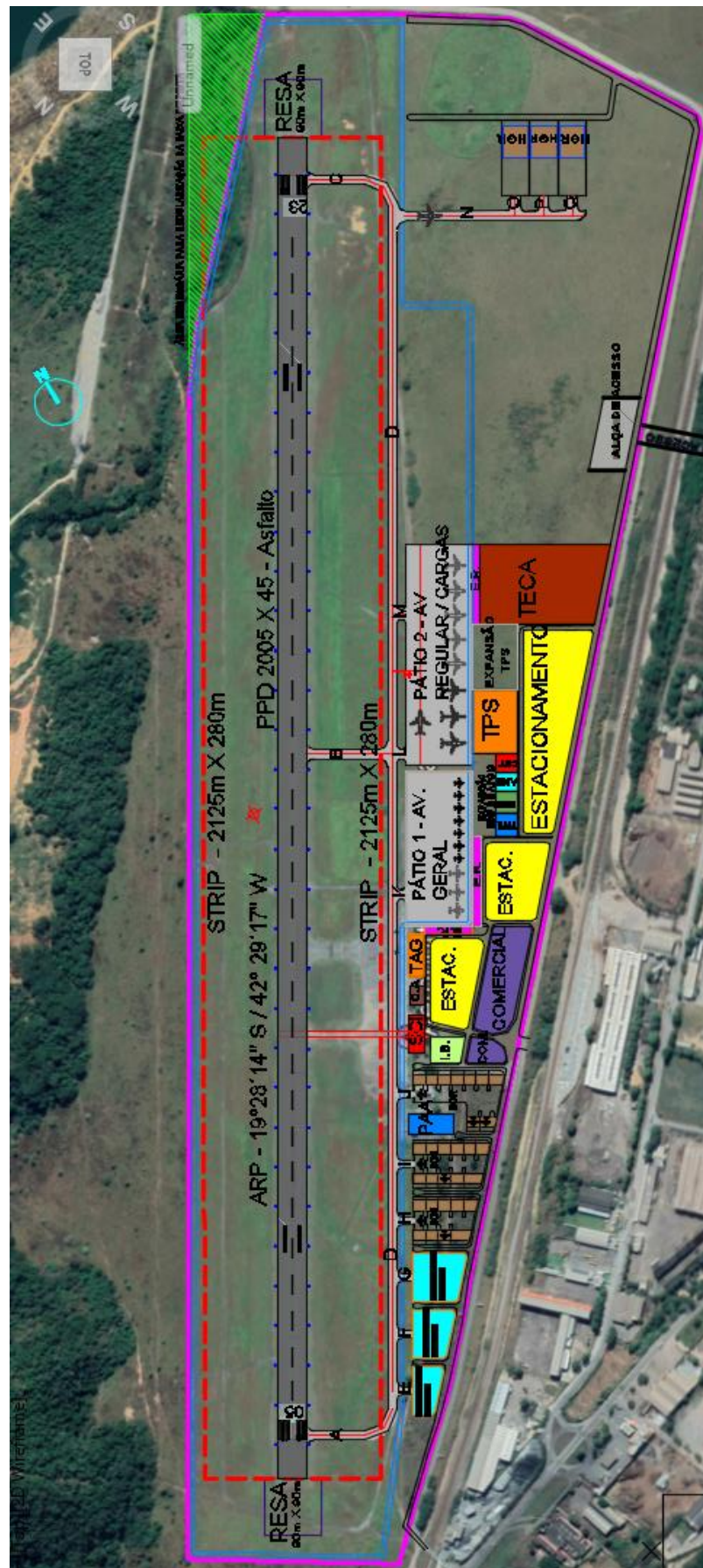
Os estudos de planejamento, ora apresentados, contemplam um Plano de Correção para as Não-Conformidades observadas na Situação Atual, tendo como fundamento a legislação vigente. Todas as ações corretivas estão previstas para serem realizadas já na Fase Única de Implantação, conforme as indicações constantes do quadro apresentado a seguir.

**Quadro 5 – Não-Conformidades – Plano de correção**

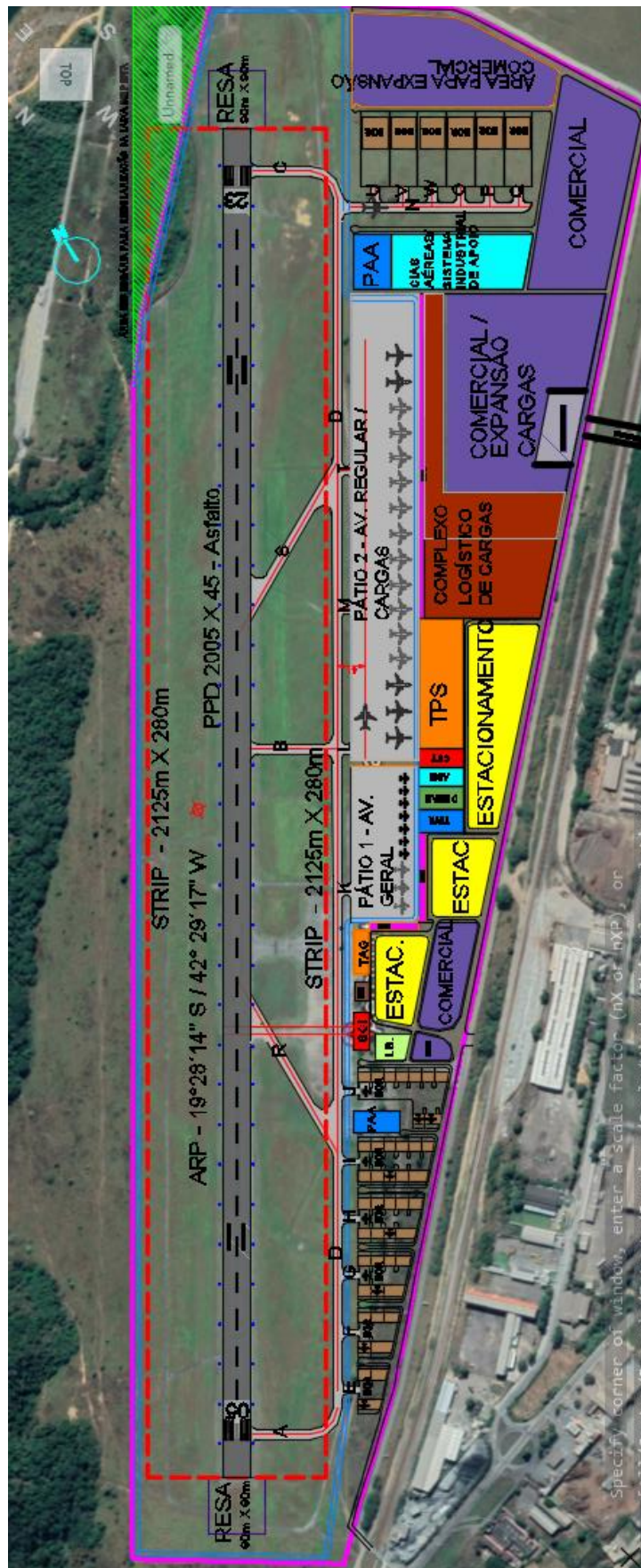
ELEMENTO	NÃO CONFORMIDADE	PLANO DE CORREÇÃO
PÁTIO	Pátios de aeronaves dentro da Faixa de Pista (4C - IFR)	Remoção dos pátios e implantação de novos pátios de aeronaves fora da Faixa de Pista.
ÁREA PATRIMONIAL	Parte da Faixa de Pista (4C - IFR) fora da área patrimonial nas proximidades da Cabeceira 23.	Desapropriação de área para regularização da Faixa de Pista.



Planta da Fase Única de Implantação do Aeroporto Usiminas / Ipatinga



Planta da Implantação Final do Aeroporto Usiminas / Ipatinga – SBIP:



## 4. REQUERIMENTO DE APROVAÇÃO DE PLANO DIRETOR

Aqui serão apresentadas novamente as informações do planejamento, porém segundo o formato solicitado pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, em seu processo de aprovação, para facilitar a inserção dos dados no sistema de aprovação.

### DADOS BÁSICOS DA CARACTERIZAÇÃO ATUAL DA ÁREA DE MOVIMENTO DO AEROPORTO

ITEM	Aeroporto Usiminas
Nome oficial:	Aeroporto Usiminas
Código OACI	SBIP
QUANTIDADES	
Pistas de Pouso e Decolagem	1
Pistas de Táxi	2
Pátios	1
Áreas de Pouso e Decolagem de Helicópteros	0
TPS	1
TECA	0
SCI	1
PACI	0
PAA	1
Hangar	0
Torre	0
Outras	2

### CARACTERIZAÇÃO DO PLANO GERAL DE EXPANSÃO DO AEROPORTO

#### Descrição sucinta:

O Aeroporto Usiminas (SBIP) não possui Plano Diretor vigente, sendo considerada necessária à sua concepção. O Plano Diretor consiste no estabelecimento de uma Fase Única de Implantação (ano 2026) que engloba os horizontes de 5 e 10 anos a partir do Ano Base de 2021 (anos de 2026 - 1ª Fase e 2031 - 2ª Fase), e uma Implantação Final (ano 2041) que engloba o horizonte de 20 anos (ano de 2041 - 3ª Fase) e o ano de 2041 - Implantação Final. Nas implantações estão contemplados: a instalação de uma nova Área Terminal (TPS; TECA; Administração; PAA; estacionamento de veículos e novos pátios de aeronaves para aviação geral, aviação regular e cargas); Companhias Aéreas; instalação de áreas de hangaragem para aviação geral e regular; SCI e áreas comerciais; e a instalação de novas pistas de taxi visando aumento de capacidade do aeroporto.

### TERMO DE RESPONSABILIDADE

COMPROMETO-ME A	
X	Cumprir a Resolução nº 153, de 18 de junho de 2010 e a regulamentação de segurança operacional expedida pela ANAC para planejamento e projetos de aeródromos.
X	Realizar as obras de modificação da infraestrutura aeroportuária na área de movimento em conformidade com o Plano Diretor - PDIR aprovado.

X	Manter o PDIR atualizado, solicitando sua revisão à ANAC sempre que ocorrer alteração do planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária.
X	Implantar qualquer modificação que implique ou possa implicar em impactos na segurança operacional somente após a aprovação da ANAC.
<b>DECLARO ESTAR CIENTE QUE</b>	
X	A observância do Plano Diretor constitui, nos termos da regulamentação vigente, meio objetivo de garantia da segurança operacional e de proteção à incolumidade de tripulantes, passageiros da aeronave e de terceiros.
X	A realização de obras em desconformidade com o Plano Diretor configura infração punível nos termos do art. 289 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, sem prejuízo das demais legislações brasileiras.

## RELAÇÃO DE ANEXOS NECESSÁRIOS PARA ANÁLISE DO REQUERIMENTO

### Declaração de Inconformidades

Trata-se de declaração apontando as inconformidades existentes na infraestrutura atual em relação aos requisitos de segurança operacional estabelecidos na regulação editada pela ANAC.

## CARACTERIZAÇÃO FUTURA DA ÁREA DE MOVIMENTO DO AEROPORTO

ITEM	INFORMAÇÃO
Horizonte/Ano:	5 anos (1ª F) e 10 anos (2ª F) / 2026
<b>DADOS BÁSICOS</b>	
Pistas de Pouso e Decolagem	1
Pistas de Táxi	17
Pátios	2
Áreas de Pouso e Decolagem de Helicópteros	0
TPS	2
TECA	1
SCI	1
PACI	0
PAA	1
Hangar	32
Torre	1
Outras	4
<b>DADOS DE OPERAÇÃO</b>	
Pistas de Pouso e Decolagem	PPD 1
Designador Cabeceiras	05 e 23
Comprimento (m)	2005
Largura (m)	45
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Tipo de Operação	IFR não precisão CAT I
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T

ITEM	INFORMAÇÃO
<b>DADOS DE OPERAÇÃO (CONTINUAÇÃO)</b>	
<b>Pistas de Táxi</b>	
<b>TWY 1 – Nome</b>	A
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4C
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 2 – Nome</b>	B
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4C
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 3 – Nome</b>	C
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4C
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 4 – Nome</b>	D
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4C
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 5 – Nome</b>	E
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4B
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 6 – Nome</b>	F
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4B
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 7 – Nome</b>	G
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4B
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 8 – Nome</b>	H
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4B
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 9 – Nome</b>	I
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4B
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 10 – Nome</b>	J
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4B
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T

<b>TWY 11 – Nome</b>	K
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4B
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 12 – Nome</b>	L
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4C
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 13 – Nome</b>	M
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4C
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 14 – Nome</b>	N
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4C
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 15 – Nome</b>	O
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4C
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 16 – Nome</b>	P
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4C
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 17 – Nome</b>	Q
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4C
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>Pátios</b>	
<b>Pátio 1 – Nome</b>	AVIAÇÃO GERAL
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>Pátio 2 – Nome</b>	AVIAÇÃO REGULAR / CARGAS
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T

ITEM	INFORMAÇÃO
Horizonte/Ano:	20 anos (3ª F) e Implantação Final / 2041
<b>DADOS BÁSICOS</b>	
Pistas de Pouso e Decolagem	1
Pistas de Táxi	23
Pátios	2
Áreas de Pouso e Decolagem de Helicópteros	0
TPS	2
TECA	1
SCI	1
PACI	0
PAA	2
Hangar	50
Torre	1
Outras	5
<b>DADOS DE OPERAÇÃO</b>	
Pistas de Pouso e Decolagem	PPD 1
Designador Cabeceiras	05 e 23
Comprimento (m)	2005
Largura (m)	45
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Tipo de Operação	IFR precisão CAT I
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
Pistas de Táxi	
TWY 1 – Nome	A
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 2 – Nome	B
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 3 – Nome	C
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 4 – Nome	D
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T

<b>TWY 5 – Nome</b>	E
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4B
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 6 – Nome</b>	F
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4B
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 7 – Nome</b>	G
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4B
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 8 – Nome</b>	H
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4B
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 9 – Nome</b>	I
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4B
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 10 – Nome</b>	J
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4B
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 11 – Nome</b>	K
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4B
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 12 – Nome</b>	L
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4C
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 13 – Nome</b>	M
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4C
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 14 – Nome</b>	N
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4C
<b>Natureza da Superfície</b>	ASFALTO
<b>Resistência do Pavimento</b>	33/F/B/X/T
<b>TWY 15 – Nome</b>	O
<b>Cód. Ref. ARNV crítica</b>	4C



Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 16 – Nome	P
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 17 – Nome	Q
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 18 – Nome	R
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 19 – Nome	S
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 20 – Nome	T
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 21 – Nome	U
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 22 – Nome	V
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 23 – Nome	W
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
<b>Pátios</b>	
Pátio 1 – Nome	AVIAÇÃO GERAL
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
Pátio 2 – Nome	AVIAÇÃO REGULAR / CARGAS
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T

## DECLARAÇÃO DE INCONFORMIDADES

DECLARAÇÃO	
	Declaro que a infraestrutura aeroportuária não possui nesta data inconformidades em relação à infraestrutura atual quanto aos requisitos de segurança operacional estabelecidos na regulação editada pela ANAC.
X	Declaro que a infraestrutura aeroportuária possui nesta data as seguintes inconformidades em relação à infraestrutura atual quanto aos requisitos de segurança operacional estabelecidos na regulação editada pela ANAC.

## ESPECIFICAÇÃO DAS INCONFORMIDADES

REGULAMENTO	SEÇÃO / PARÁGRAFO DO REGULAMENTO:	DESCRIÇÃO DA INCONFORMIDADE:	AÇÕES MITIGADORAS
RBAC 154	154.207	Pátios de aeronaves dentro da Faixa de Pista (4C - IFR)	Remoção dos pátios e implantação de novos pátios de aeronaves fora da Faixa de Pista.
RBAC 154	154.207	Parte da Faixa de Pista (4C - IFR) fora da área patrimonial nas proximidades da Cabeceira 23.	Desapropriação de área para regularização da Faixa de Pista.