



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 km², 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.

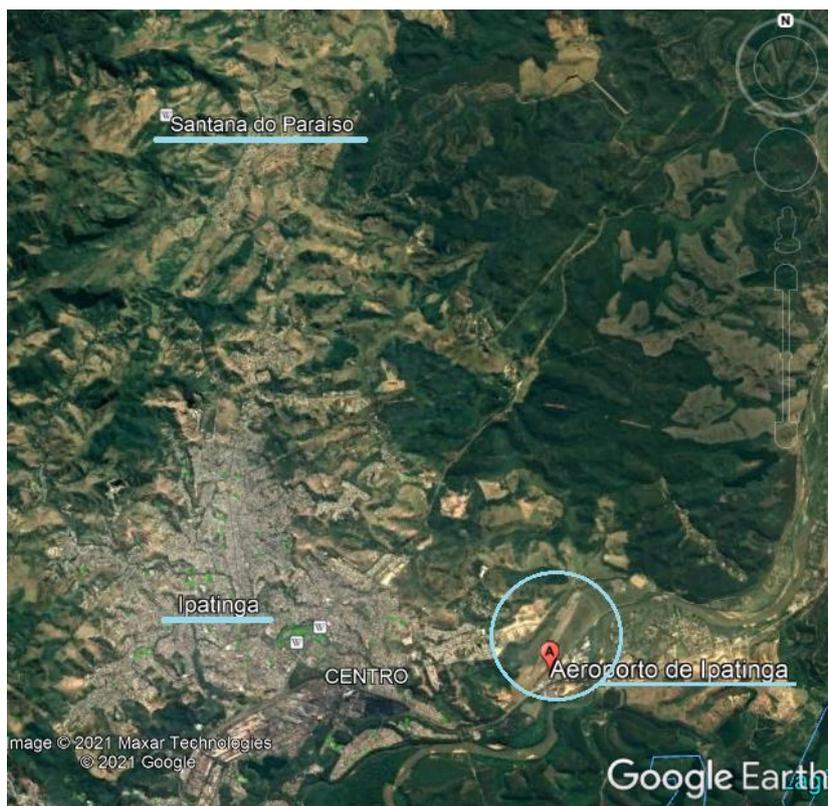


Foto de Satélite do Município de Santana do Paraíso, Aeroporto Usiminas e Ipatinga - Fonte: Google Earth

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 ¹
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 ¹
Horário de funcionamento	5:30 – 23:30	Operador Aeroportuário
Operador	INFRAERO	Operador Aeroportuário
Área Patrimonial	1.352.476,00 m ²	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	Designação: 05/23 Comprimento homologado: 2.005,0 m x 45,0 m ASPH RESA: Cabeceiras 5 e 23 – (90,0 x 90,0) m Área de giro: 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 ¹
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 ¹
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

¹ Lista de aeródromos civis cadastrados

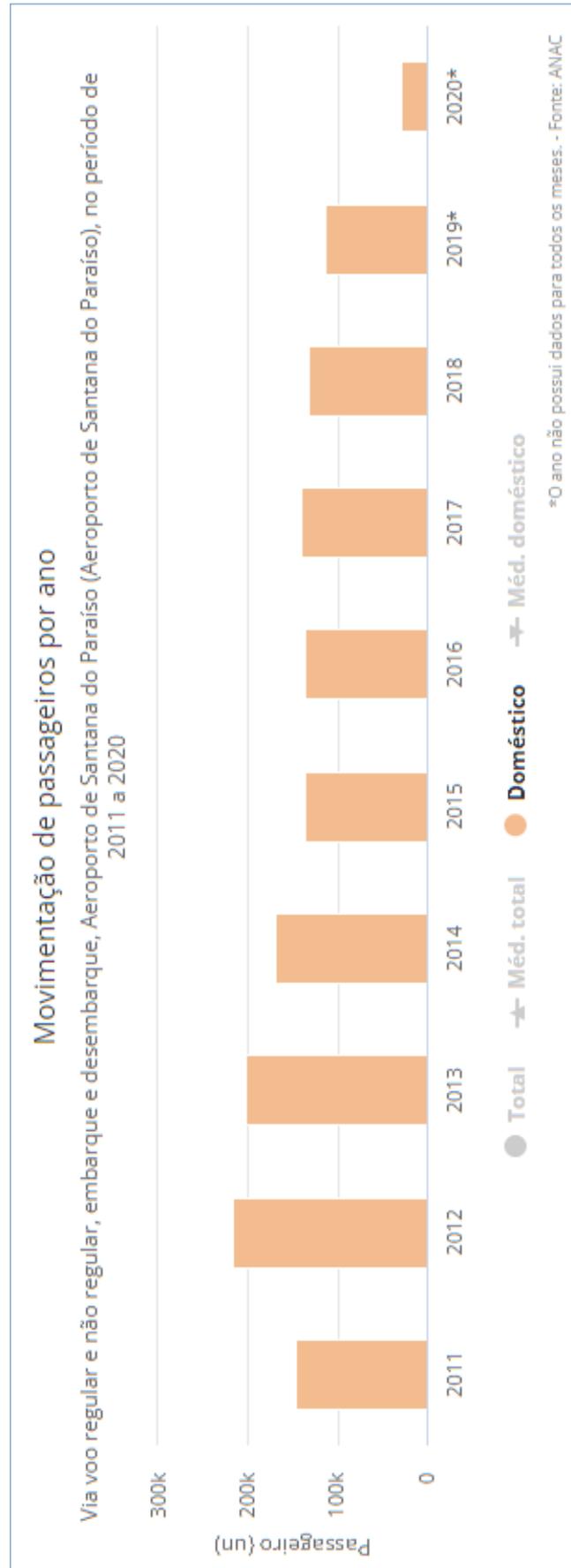
Analisando a operação do aeroporto pode-se observar que sua movimentação é caracterizada principalmente por aeronaves e passageiros domésticos. Nota-se também que o movimento teve um pico em 2012 e 2013 ultrapassando a faixa dos 200 mil pax/ano e houve um decréscimo em 2014, sendo mantidas pequenas oscilações 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.

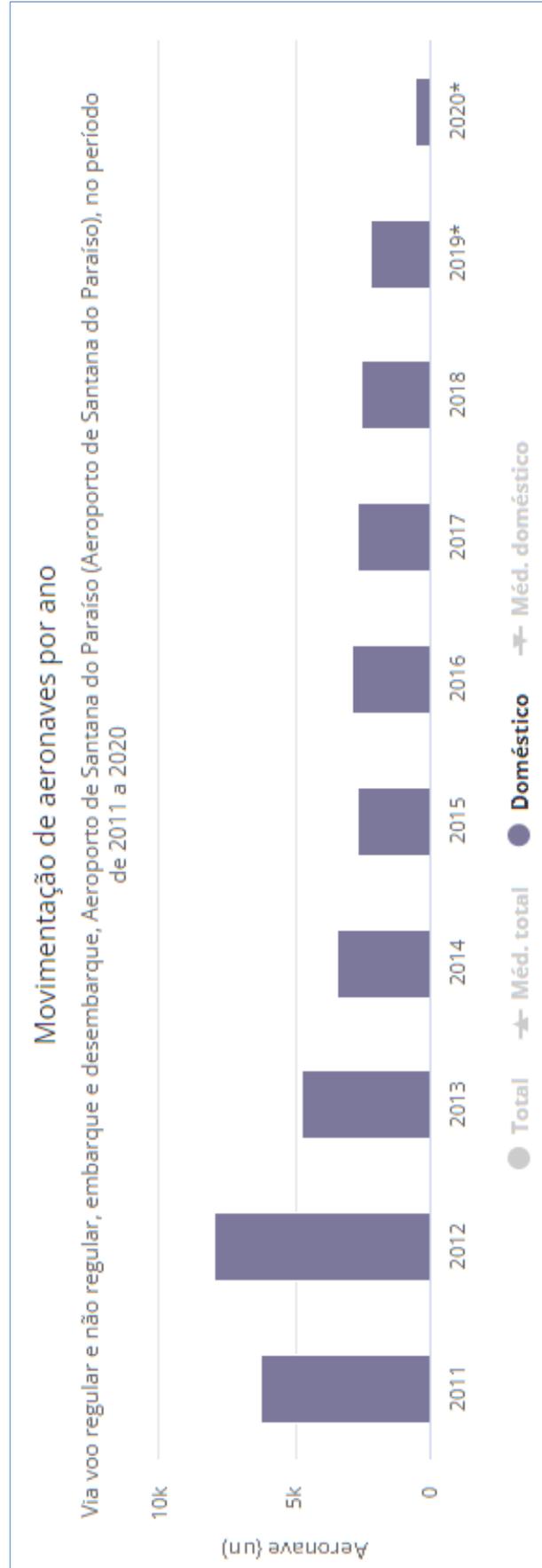
O aeroporto também possui movimento de cargas aérea, como pode ser visto no gráfico, teve um crescimento até o ano de 2014 até a faixa das 10 mil cargas e manteve-se constante até o ano de 2017 e houve um grande pico ultrapassando 20 mil cargas. Em 2019, ainda que não haja informação do movimento de 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.

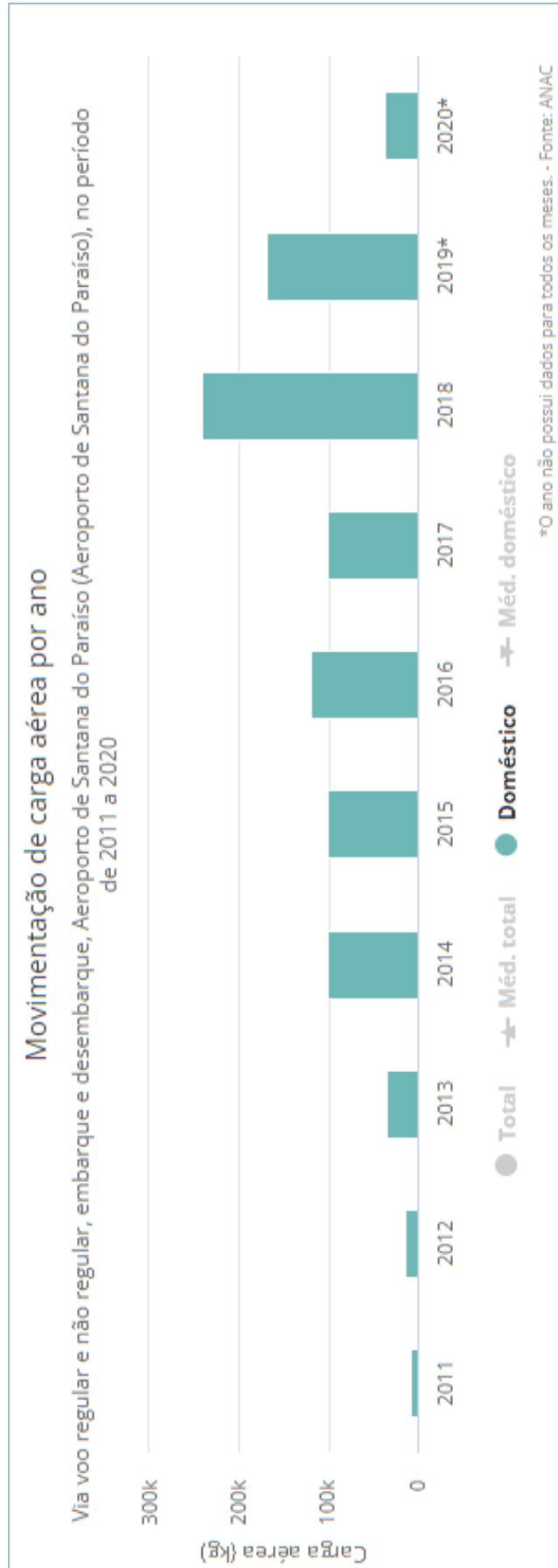
O aeródromo contempla em sua estrutura física no lado ar: Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), Administração e SCI.



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
1 – Área Patrimonial (m²)						
	1.352.476,00	1.385.382,43	32.906,43	1.385.382,43	-	1.385.382,43
2 – Sistema de Pistas						
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 ²)	90.225	-	-	90.225	-	90.225
Área de pavimento das pistas de táxi (m ²)	4.463	45.000	45.000	45.000	9.015	54.015
3 – Sistema Gerenciamento de Tráfego Aéreo						
Operação simultânea	Não	Não	-	-	Não	Não
Auxílios de aprox./pouso - IFR precisão	Não	Sim	Sim	Sim	-	Sim
4 – Sistema Terminal de Passageiros						
Área dos Terminal de Passageiros (m ²)	900	3.550	7.175	7.175	7.175	14.350
Pátios de Aeronaves de Passageiros (m ²)	18.590	24.382	25.000	25.000	14.257	39.257
Pátio de Equipamentos de Rampa (m ²)	1.150	3.875	3.875	3.875	3.845	7.720
Estacionamento / Edifício Garagem (m ²)	3.526	15.787	36.674	36.674	-	36.674
5 – Sistema Terminal de Cargas						
Área de Armazéns de Carga + Cias. Aéreas (m ²)	-	24.496	24.496	24.496	25.180	49.676
Pátio de Aeronaves Cargueiras (m ²)	-	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
6 – Sistema Administração e Manutenção Aeroportuária						
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
7 – Sistema de Companhias Aéreas						
Cias Aéreas / Sistema industrial de apoio (m²)	-	-	13.540	13.540	18.760	18.760
8 – Sistema de Aviação Geral						
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
9 – Sistema de Apoio						
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.

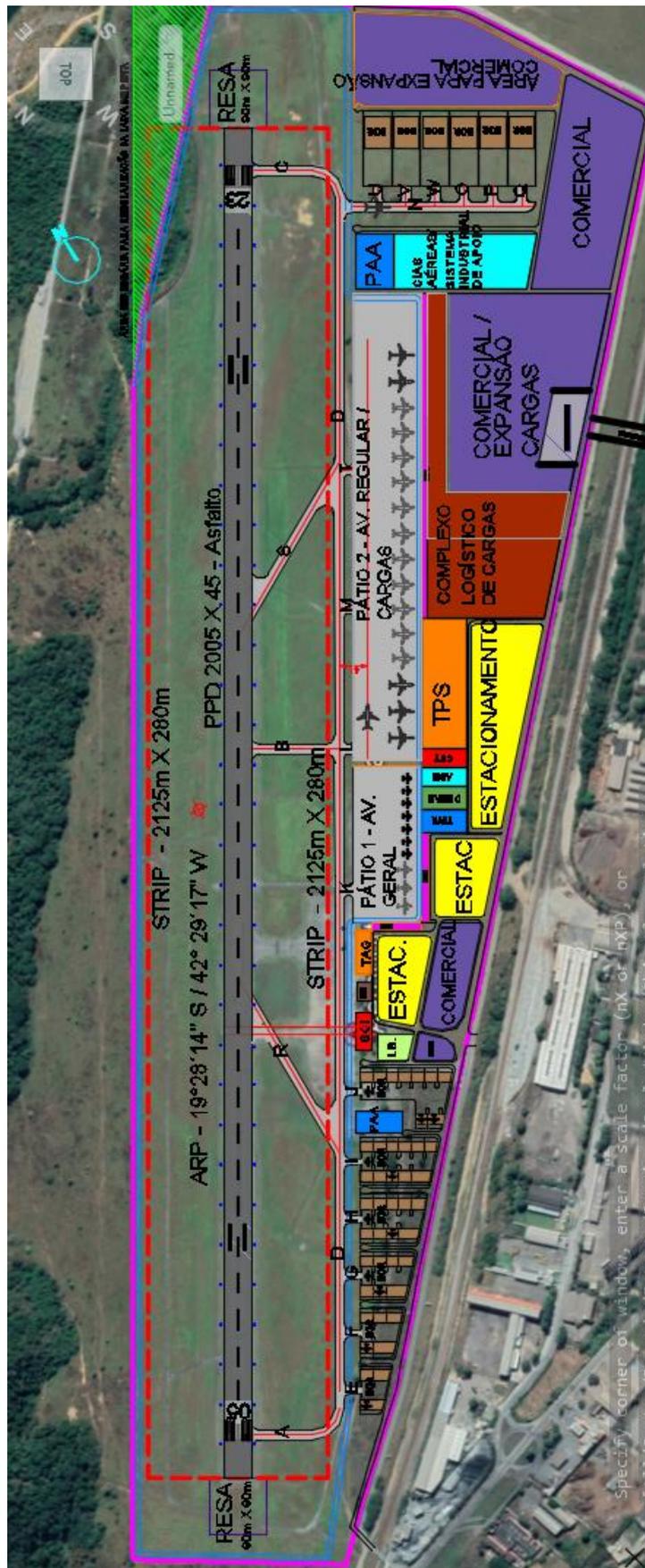
Quadro 5 – Não-Conformidades – Plano de correção

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.
DECLARO ESTAR CIENTE QUE	
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
DADOS BÁSICOS	
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
DADOS DE OPERAÇÃO	
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
DADOS DE OPERAÇÃO (CONTINUAÇÃO)	
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
TWY 5 – Nome	E
Cód. Ref. ARNV crítica	4B
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 6 – Nome	F
Cód. Ref. ARNV crítica	4B
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 7 – Nome	G
Cód. Ref. ARNV crítica	4B
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 8 – Nome	H
Cód. Ref. ARNV crítica	4B
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 9 – Nome	I
Cód. Ref. ARNV crítica	4B
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 10 – Nome	J
Cód. Ref. ARNV crítica	4B
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T

TWY 11 – Nome	K
Cód. Ref. ARNV crítica	4B
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 12 – Nome	L
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 13 – Nome	M
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 14 – Nome	N
Cód. Ref. ARNV crítica	4C
Natureza da Superfície	ASFALTO
Resistência do Pavimento	33/F/B/X/T
TWY 15 – Nome	O
Cód. Ref. ARNV crítica	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
Pátios	
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

ITEM	INFORMAÇÃO
Horizonte/Ano:	20 anos (3ª F) e Implantação Final / 2041
DADOS BÁSICOS	
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
DADOS DE OPERAÇÃO	
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

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