

## VOTO

**PROCESSO: 00058.024978/2025-68**

**RELATOR: RUI CHAGAS MESQUITA**

### 1. DA COMPETÊNCIA

1.1. O *caput* do art. 9º da Lei nº 13.848/2019, que dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras, determina que:

*“Art. 9º. Serão objeto de consulta pública, previamente à tomada de decisão pelo conselho diretor ou pela diretoria colegiada, as minutas e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados.*

*(...)*

*§ 2º Ressalvada a exigência de prazo diferente em legislação específica, acordo ou tratado internacional, o período de consulta pública terá início após a publicação do respectivo despacho ou aviso de abertura no Diário Oficial da União e no sítio da agência na internet, e terá duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias, ressalvado caso excepcional de urgência e relevância, devidamente motivado.*

*§ 3º A agência reguladora deverá disponibilizar, na sede e no respectivo sítio na internet, quando do início da consulta pública, o relatório de AIR, os estudos, os dados e o material técnico usados como fundamento para as propostas submetidas a consulta pública, ressalvados aqueles de caráter sigiloso.”*

1.2. O art. 8º da Lei nº 11.182/2005 estabelece que cabe à Anac adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do país, competindo-lhe, entre outras atribuições:

*I – implementar, em sua esfera de atuação, a política de aviação civil;*

*(...)*

*XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;*

*(...)*

*XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, (...);*

*(...)*

*XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;*

*(...)*

1.3. O art. 33 do Regimento Interno estabelece que compete à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA):

*I - submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre os assuntos de sua competência, que são:*

a) *segurança de aeronaves, pessoas e bens nas operações em áreas de movimento de aeronaves e vias de serviço em aeródromos e no seu entorno;*

(...)

c) *proteção das operações de aviação civil contra atos de interferência ilícita, nos assuntos de competência da ANAC;*

(...)

VIII - *atestar os procedimentos AVSEC realizados por operadores de aeródromos e operadores aéreos;*

(...)

XVI - *emitir parecer técnico, instruções, diretrizes e recomendações sobre os assuntos de sua competência;*

(...)

1.4. O art. 41 do Regimento Interno estabelece que compete à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA):

II - emitir, no que tange suas competências, parecer sobre proposta de edição de normas ou procedimentos;

(...)

IV - monitorar a prestação dos serviços de infraestrutura aeroportuária;

(...)

VII - gerir os contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária;

(...)

XX - avaliar os procedimentos de reequilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão de aeroportos, iniciados de ofício ou a pedido da concessionária;

XXI - decidir em primeira instância os processos de reequilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão de aeroportos, que, por mérito ou forma, não atenderem aos critérios estabelecidos em norma e nos respectivos contratos; e

XXII - submeter à decisão da Diretoria Colegiada, em primeira instância, o processo de reequilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão de aeroportos, quando a avaliação sugerir o deferimento do pedido.

1.5. O *caput* do art. 9º do Regimento Interno da Anac prevê que compete à Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência.

1.6. Pelo exposto, restam atendidos os requisitos de competência quanto à elaboração e deliberação da proposta apresentada.

## 2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme descrito no Relatório<sup>[1]</sup>, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA sugere instauração de consulta pública acerca de proposta de Resolução<sup>[2]</sup> que busca modernizar os equipamentos empregados na Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC), com enfoque na inspeção de pessoas e seus pertences de mão, especialmente nos pontos de controle de acesso de passageiros. Minutas de Aviso de Consulta Pública<sup>[3]</sup> e Justificativa de Consulta Pública<sup>[4]</sup> acompanham a proposta normativa.

2.2. De acordo com o Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR)<sup>[5]</sup>, foram considerados três cenários tanto para a inspeção de pessoas quanto para a inspeção de pertences de mão. A utilização do Escâner Corporal (*Body Scanner*) na inspeção de segurança

primária de passageiros e do equipamento de Tomografia Computadorizada (*Computer Tomography – CT*) combinado com o detector de traço explosivo (*Explosive Trace Detection – ETD*) na inspeção de pertences de mão foram as opções que apresentaram maior ganho na capacidade de detecção de ameaças à AVSEC em comparação com os equipamentos atualmente utilizados. **Contudo, a opção de utilização de equipamentos de raios-X do tipo *dual view* combinado com ETD na inspeção de pertences de mão de passageiros também proporcionou um aumento significativo na efetividade da inspeção, porém a um custo bastante inferior.**

2.3. O **Escâner Corporal** se destaca, em comparação ao pórtico detector de metais (PDM) e ao detector manual de metais (DMM)

Além disso, cabe exaltar a facilitação que o equipamento traz, em tese, aos passageiros contraindicados aos raios-X, como pessoas com deficiência, implantes médicos, dentre outros que são sujeitos obrigatoriamente a buscas pessoais completas, que são claramente mais morosas e invasivas. Em suma, as vantagens do Escâner Corporal em termos de precisão, eficiência e respeito à privacidade do passageiro o tornam altamente eficaz, além de eliminar a necessidade de inspeções aleatórias ou pessoais. Por outro lado, o espaço físico ocupado pelo equipamento e o seu peso, quando comparado com o PDM, exigem um maior planejamento da infraestrutura.

2.4. No que se refere à inspeção dos pertences de mão, o **equipamento de raios-X do tipo *dual view*** funciona de forma semelhante ao equipamento de raios-X do tipo *single view* (convencional). Porém, ele possui duas fontes geradoras de raios-X dispostas em direções distintas, produzindo, desta forma, duas imagens de ângulos diferentes, que ao serem analisadas em conjunto, aumentam a capacidade de detecção de artigos proibidos

2.5. O **equipamento tipo CT** se mostra a tecnologia mais moderna atualmente disponível no mercado na função de inspeção de pertences de mão, possibilitando o reconhecimento automatizado de explosivos e outros artigos proibidos de forma eficiente e não invasiva. Ele gera imagens volumétricas em alta resolução dos volumes da bagagem de mão, que podem ser rotacionadas, possibilitando análises mais detalhadas e automação na detecção de ameaças. Também identifica materiais com base em suas densidades e assinaturas atômicas espectrais, o que facilita o trabalho do operador. Com isso, a taxa de alarmes falsos é minimizada, haja vista que a integração de IA ajuda na diferenciação entre itens inofensivos e ameaças reais. Ademais, a depender do nível de certificação do equipamento, a inspeção da bagagem de mão pode se dar sem a necessidade de retirada de computadores portáteis, outros aparelhos elétricos e líquidos, aerossóis e géis (LAGs), contribuindo de forma relevante à redução do tempo de processamento de passageiros e, conseqüentemente, levando a uma melhoria na satisfação dos usuários.

2.6. O **ETD** é um equipamento que visa identificar, por meio da análise das propriedades químicas de partículas coletadas de forma amostral em superfícies de contato suspeitas, a presença de resíduos ou traços de substâncias explosivas, que estejam em pessoas ou em pertences de mão. Existe ETD disponível em modelos móveis, podendo ser utilizado em áreas remotas e um único equipamento pode atender a mais de um módulo de inspeção.

2.7. A escolha do arranjo dos equipamentos baseou-se em uma análise de custo-benefício, considerando os ganhos obtidos na capacidade de detecção de ameaças (a efetividade da inspeção), o custo de aquisição dos equipamentos e o porte dos aeródromos em termos de movimentação de passageiros. **Entretanto, convém ressaltar que o impacto regulatório da proposta normativa não se limita aos custos de aquisição e manutenção dos novos equipamentos de inspeção e de treinamento de pessoal; eles também impactam o tempo de processamento de passageiros, isto é, o tempo de inspeção, além da infraestrutura física dos terminais de passageiros.**

2.8. No que se refere ao tempo de processamento de passageiros (Tsec) – período em que efetivamente ocorre a inspeção pessoal e de pertences de mão, desconsiderado o tempo que o passageiro aguarda na área de formação de filas de espera para a inspeção –; se a adoção do equipamento de raios-X do tipo *dual view* (ou do equipamento tipo CT) em substituição ao equipamento de raios-X *single view* aumentar o tempo médio de processamento de passageiros nos pontos de controle de acesso de passageiros, domésticos ou internacionais, o número de módulos de inspeção<sup>[6]</sup> a serem substituídos deverá se dar em uma razão maior que um, visando minimamente a manutenção da capacidade de processamento de passageiros atual dos canais de inspeção dos aeroportos.

2.9. A esse respeito, parto do pressuposto que eventual redução da capacidade de processamento dos terminais de passageiros em decorrência da implementação da norma seria um retrocesso e, portanto, considero um cenário inadmissível, pois impactaria a oferta de voos, pressionando o preço das passagens aéreas, além de afetar, no caso dos aeroportos concedidos, o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão em razão de restrição operacional imposta pelo Poder Público.

2.10. Cabe rememorar que no âmbito dos contratos de concessão de aeroportos, a capacidade de processamento de passageiros é definida, em termos do número de equipamentos de inspeção de segurança disponíveis, pelo “tempo de processamento de passageiros (Tsec)” nos módulos de inspeção e pelo Parâmetro Mínimo de Dimensionamento (PMD) de “tempo máximo de ocupação do componente (Toi)”. Enquanto o tempo de processamento de passageiros (Tsec) define indiretamente o número esperado de passageiros que podem ser inspecionados por hora, o PMD estabelece o tempo máximo que os passageiros aguardam na fila de espera para a inspeção de segurança na hora pico, isto é, estabelece o nível de serviço oferecido aos passageiros.

2.11. **Além da inadmissibilidade da redução da capacidade de processamento de passageiros, defendo que o nível de serviço dos componentes operacionais de inspeção de segurança sejam mantidos nos termos atuais**, uma vez que o aumento do tempo máximo de ocupação do componente (Toi), além de degradar a percepção do nível de serviço prestado aos usuários, pode representar um aumento dos custos de adequação dos aeroportos, tendo em vista que a área adicional requerida para acomodação dos passageiros em filas de espera provavelmente seria maior que a área adicional requerida para ocupação dos novos equipamentos de inspeção. Além disso, o aumento do tempo máximo de espera dos passageiros nas áreas de fila de espera (Toi) poderia impactar a malha aérea, considerando que haveria um aumento do tempo mínimo de conexão (*MCT - Minimum Connecting Time*) entre voos internacionais e entre voos domésticos e internacionais; e poderia, ainda, reduzir o

tempo médio de espera dos passageiros nas salas de embarque, com impacto potencial nas receitas comerciais das concessionárias. Ademais, convém salientar que a própria Resolução nº 753/2024, que estabeleceu diretriz de modernização tecnológica, de equipamentos e de procedimentos aeroportuários, visou o aumento da segurança e da capacidade operacional, além da melhoria da experiência dos passageiros.

2.12. Logo, ao mesmo tempo em que sou favorável à modernização dos equipamentos empregados nos canais de inspeção de segurança, entendo ser fundamental a preservação da capacidade de processamento dos canais de inspeção dos terminais de passageiros e dos requisitos contratuais, sobretudo os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento e os padrões dos Indicadores de Qualidade de Serviço, que tanto contribuíram na realização de investimentos em infraestrutura, aumentando a capacidade de processamento dos terminais de passageiros, e na adequação da prestação do serviço nos aeroportos concedidos ao longo das rodadas de concessão.

2.13. Quanto ao impacto na infraestrutura dos terminais de passageiros decorrente da modernização dos equipamentos, ele pode abranger, a depender do aeroporto, (i) a ampliação do espaço físico dos componentes operacionais de inspeção de passageiros; (ii) a necessidade de reforço estrutural de pisos e lajes; (iii) a readequação ou realocação de outros componentes operacionais do terminal de passageiros, como a emigração, salas de embarque, áreas de circulação, áreas administrativas e comerciais, entre outros.

2.14. Além do mais, é importante ressaltar que **a proposta normativa altera o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de aeroportos**. De acordo com a matriz de risco contratual, a realização de "*investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC*"<sup>[7]</sup> ou "*mudanças nas especificações dos serviços em decorrência de novas exigências de procedimentos de segurança por solicitação da ANAC*"<sup>[8]</sup>, que são riscos suportados pelo Poder Concedente, ensejam a Revisão Extraordinária do contrato em favor das concessionárias.

2.15. Com isso, deve-se ter em mente que a substituição dos atuais equipamentos utilizados na inspeção de pessoas e pertences de mão pelos equipamentos considerados na proposta normativa, comprovadamente apresentam ganhos substanciais na capacidade de detecção de ameaças à AVSEC; mas por apresentarem possivelmente tempos de processamento de passageiros, dimensões e pesos maiores que os equipamentos atuais, pode vir a ensejar intervenções na infraestrutura pelos operadores aeroportuários.

2.16. Ao passo que o impacto na infraestrutura de cada terminal de passageiros é único, consoante o seu *layout* e os fluxos de processamento de passageiros existentes; as soluções de engenharia são variadas, das mais simples, como a realocação de paredes e divisórias, às mais complexas, como a necessidade de reforço estrutural de pisos e lajes e a ampliação de componentes operacionais, podendo alterar significativamente o fluxo de passageiros no terminal, ou pode envolver no limite até mesmo a necessidade de ampliação do terminal.

2.17. Considerando que a regulação da infraestrutura, estabelecida nos contratos de concessão, está alicerçada no desempenho obtido pela concessionária na prestação do serviço, as delegatárias têm, como regra geral, a liberdade de escolher os projetos de engenharia que melhor atendam o seu plano de negócio, desde que observados os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as Especificações Mínimas de Infraestrutura Aeroportuária e os padrões dos Indicadores de Qualidade de Serviço. Todavia, como nesse caso as intervenções em infraestrutura deverão ser custeadas pelo Governo Federal ou pelos próprios usuários da

infraestrutura aeroportuária, a ANAC deverá se debruçar para além do atendimento dos parâmetros de performance contratuais, avaliando a consistência e a eficiência das soluções de engenharia consideradas, o que pode gerar controvérsias acerca da escolha do regulado e/ou do valor devido a ser reequilibrado.

2.18. Dentre as formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro previstas estão a revisão da outorga devida pela Concessionária e a alteração do valor das tarifas aeroportuárias. Ocorre que desde a mudança do modelo regulatório de pagamento de Contribuições ao Sistema ocorrida a partir da 5ª rodada de concessões, que passou a prever o pagamento da Contribuição Inicial ao invés de Contribuições Fixas anuais, além de Contribuições Variáveis anuais, o saldo dos valores de outorga que podem ser abatidos para revisão extraordinária reduziram significativamente. Além disso, os saldos remanescentes de outorga fixa dos contratos de concessão de aeroportos da 4ª rodada também reduziram consideravelmente em razão de outros reequilíbrios pagos pelo Poder Concedente, incluindo os impactos econômicos negativos em razão dos efeitos da pandemia de *Covid-19*, o que tem levado as concessionárias a requererem o reajuste da tarifa paga pelos passageiros. Se considerarmos ainda a renegociação dos contratos em curso no âmbito da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso) do Tribunal de Contas da União - TCU, é esperado que apenas as Contribuições Fixas dos Aeroportos de Guarulhos (SBGR) e Confins (SBCF) estejam aptas para custear os investimentos.

2.19. Nesse cenário em que a modernização dos equipamentos empregados nos canais de inspeção será custeada provavelmente ou em boa parte pelos próprios usuários, mediante majoração do valor das tarifas aeroportuárias, tanto nos aeroportos concedidos quanto nos aeroportos não concedidos, **a avaliação do custo-benefício dos investimentos é fundamental, isto é, se o número de usuários atingidos e o risco à AVSEC dos aeródromos justifica o valor dos investimentos e dos custos envolvidos, devendo a ANAC estabelecer requisitos mínimos de segurança dos aeródromos em função das necessidades de controle e do volume de passageiros a serem inspecionados, vide o art. 84, parágrafo único, do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC**<sup>[9]</sup>.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

2.32. Adicionalmente, sugiro a inclusão de artigo na Resolução que possibilite que os operadores de aeródromo possam propor à Agência outros equipamentos utilizados em canais de inspeção de pessoas e pertences de mão não previstos ou exigidos na Resolução, desde que contribuam para o aprimoramento da AVSEC e a melhoria da experiência do passageiro.

Inclusão de novo artigo no Anexo I da Resolução

*Art. 6º Os operadores de aeródromos poderão propor à ANAC outros procedimentos e equipamentos utilizados em canais de inspeção de pessoas e pertences de mão não previstos nos artigos anteriores, que possibilitem o aprimoramento da AVSEC e a melhoria da experiência dos passageiros.*

2.33. Por fim, considerando (1) o impacto da norma de modernização dos equipamentos de inspeção de segurança sobre a infraestrutura dos terminais de passageiros dos aeroportos concedidos, que ensejará a análise de Revisão Extraordinária dos contratos concessão; (2) a possibilidade de haver controvérsias quanto à solução de engenharia a ser implementada pelas concessionárias e o valor a ser reequilibrado, e (3) tendo ciência do custo regulatório de a Agência analisar diversos pleitos de Revisão Extraordinária de alta complexidade simultaneamente; acolho a recomendação da SRA e **proponho que a Resolução preveja uma etapa prévia e faseada de análise de projeto e de precificação dos investimentos e seus custos**, que seriam avaliados conjuntamente pela SIA, nos aspectos de sua competência, e pela SRA, nos aspectos contratuais. Será priorizada a análise de projetos dos aeródromos cuja norma determine a instalação de equipamentos com maior impacto na infraestrutura, de modo que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderia iniciar após aprovação do projeto e deferimento do pleito de Revisão Extraordinária, que deverá ser acompanhado de termo aditivo contratual.

Inclusão de novo artigo no corpo da Resolução e renumeração dos artigos subsequentes

*Art. 6º As concessionárias dos aeroportos sob regime de Concessão Pública Federal deverão apresentar previamente à ANAC projeto e memorial de cálculo do impacto econômico-financeiro dos investimentos e dos custos para o atendimento às regras estabelecidas no Anexo I desta Resolução, bem como a forma proposta para*

*recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.*

*§ 1º As concessionárias dos aeroportos enquadrados no art. 1º do Anexo I desta Resolução deverão apresentar o projeto e o memorial de cálculo do impacto econômico-financeiro em até 180 (cento e oitenta) dias da data de publicação desta Resolução.*

*§ 2º As concessionárias dos aeroportos enquadrados nos arts. 2º, 3º e 5º do Anexo I desta Resolução deverão apresentar o projeto e o memorial de cálculo do impacto econômico-financeiro em até 90 (noventa) dias da data de publicação desta Resolução.*

*§ 3º A ANAC avaliará o projeto e o memorial de cálculo do impacto econômico-financeiro no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar dos prazos estabelecidos nos parágrafos 1º e 2º ou do recebimento do projeto e do memorial de cálculo do impacto econômico-financeiro, o que ocorrer por último.*

*§ 4º Caso o projeto e o memorial de cálculo do impacto econômico-financeiro não sejam aprovados pela ANAC, a concessionária terá o prazo máximo a ser fixado pela ANAC para reapresentá-los, com as adequações necessárias.*

*§ 5º A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão iniciará após aprovação do projeto e do deferimento do pleito de Revisão Extraordinária, que deverá ser acompanhado de termo aditivo contratual.*

2.34. No mais, registro que a presente proposta, além de ser submetida a escrutínio público - a partir do qual poderão ser prospectadas sugestões e reflexões pertinentes - não encerra os esforços desta ANAC em prol da modernização tecnológica, de equipamentos e de procedimentos aeroportuários. Iniciativas subsequentes já são ou serão estruturadas no curto prazo, seja para ampliação do alcance das obrigações ora sugeridas, seja para inclusão de novas ferramentas de segurança e controle. Serão somadas a elas, ainda, propostas capitaneadas pelo Ministério de Portos e Aeroportos, como a Política Nacional de Identificação Biométrica, cuja consulta pública já está aberta<sup>[18]</sup>. Todas essas medidas constituirão um conjunto coeso, a ser implementado de forma eficiente e racional, observadas as melhores práticas regulatórias e de gestão pública, em prol da otimização dos serviços aéreos no Brasil.

2.35. Diante do exposto, proponho a submissão da minuta de Resolução à Consulta Pública, considerando os ajustes apresentados neste Voto, pelo prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, em observância ao art. 9º, § 2º, da Lei 13.848, de 25 de junho de 2019.

2.36. Ainda, considerando que os investimentos previstos na proposta normativa poderão ser custeados, no caso dos aeroportos concedidos pelas outorgas devidas pelas concessionárias e pelos usuários, através da majoração das tarifas aeroportuárias; e no caso de conveniados, por aportes de recursos federais, julgo oportuno dar ciência desde já ao Ministério de Portos e Aeroportos, em observância à Portaria nº 681, de 25 de novembro de 2025, da proposta normativa em tela, do Relatório de AIR, do Despacho SEI! nº 11554802 e deste Voto, visando a avaliação de sua adequação à política pública instituída pelo Ministério para o setor de aviação civil.

### 3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à instauração de consulta pública acerca de proposta de Resolução que busca modernizar os equipamentos empregados na Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC), com enfoque na inspeção de pessoas e seus pertences de mão, especialmente nos pontos de controle de acesso de passageiros, observados os seguintes ajustes:

3.1.1. Exclusão do teor art. 1º do Anexo I da Resolução, conforme o item 2.24 deste Voto, e renumeração dos arts. 2º ao 4º, que passam a ser os arts. 1º ao 3º;

3.1.2. Ajustes pontuais nos arts. 1º ao 3º do Anexo I da Resolução, já renumerados, conforme o item 2.25 deste Voto;

3.1.3. Inclusão de novo art. 4º ao Anexo I da Resolução, conforme proposto no item 2.24 deste Voto;

3.1.4. Alteração do art. 5º ao Anexo I da Resolução, conforme proposto nos itens 2.30 e 2.31 deste Voto;

3.1.5. Inclusão de novo art. 6º da Resolução e renumeração dos artigos subsequentes, conforme proposto no item 2.33 deste Voto .

3.2. No mais, proponho dar ciência ao Ministério de Portos e Aeroportos, em observância à Portaria nº 681, de 25 de novembro de 2025, da proposta normativa em tela e demais documentos previstos no item 2.36 deste Voto.

É como voto.

## RUI CHAGAS MESQUITA

Diretor

[1] Relatório de Diretoria SEI! nº 12346000

[2] Versão restrita nº SEI! 11908090 e versão pública nº SEI! 11896675.

[3] Aviso de Consulta Pública nº SEI! 11981328

[4] Justificativa de Consulta Pública nº SEI! 11892567

[5] Relatório de AIR Nº 4/2025/GTNO-SIA/GNAD/SIA (nº SEI! 11495656).

[6] Conjunto mínimo de recursos materiais e humanos em cada unidade processadora de passageiros

[7] Conforme cláusula de alocação de risco adotada a partir da quinta rodada de concessões.

[8] Conforme cláusula de alocação de riscos adotada até a quarta rodada de concessões.

[9] Art. 84, parágrafo único, do PNAVSEC: "A ANAC estabelecerá requisitos mínimos de segurança para cada aeródromo, em função das necessidades de controle de segurança e do volume de passageiros a serem inspecionados".

[10] Itens 14.7 a 14.9 do Relatório de AIR nº SEI! 11495656

[11] Despacho DIR-MCA nº SEI! 11554802

[12] <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos/lista-dos-aerodromos-de-uso-publico-por-classes-do-rbac-no-153-e-por-perfil-operacional-da-classe-i>

[13] Index of /dadosabertos/Voos e operações aéreas/Dados Estatísticos do Transporte Aéreo/

[14] Item 4.24 da Nota Técnica nº 11/2025/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI! 11644578)

[15] Contemplados nos arts. 2º e 3º da redação original do Anexo I da Resolução (SEI! 11908090)

[16] Contemplados no art. 4º da redação original do Anexo I da Resolução (SEI! nº 11908090)

[Redacted content]

[18] Disponível em <https://brasilparticipativo.presidencia.gov.br/processes/ouvidoria>.



Documento assinado eletronicamente por **Rui Chagas Mesquita, Diretor**, em 22/01/2026, às 13:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **12431403** e o código CRC **06184D97**.

---

SEI nº 12431403