

## **INFRAERO recebe outorga do Aeroporto de Paranavaí/PR, em 31.01.24**

No dia 19, a INFRAERO divulgou que recebeu a outorga do Aeroporto Edu Chaves (SSPI), em Paranavaí (PR), por meio da Portaria nº 10 do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), assinada pelo Ministro Silvio Costa Filho e publicada no Diário Oficial da União (DOU) do dia 17, na seção 1, página 63. Com isso, a INFRAERO será responsável pela administração, operação e exploração do terminal paranaense. A Portaria entrou em vigor na data de sua publicação.

Portaria MPOR nº 10, de 12/01/2024 - DOU de 17/01/2024 (seção 1, pág. 63) – dispendo sobre a atribuição, à INFRAERO, da exploração do Aeroporto de Paranavaí (SSPI), em Paranavaí/PR: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-10-de-12-de-janeiro-de-2024-538064269>

A Portaria atribui à INFRAERO a administração, a operação e a exploração do Aeroporto de Paranavaí (SSPI), considerando a Portaria SAC-PR nº 183, de 14/08/2014, de Plano Geral de Outorgas para exploração de aeródromos civis-públicos, bem como conteúdo do Processo Administrativo nº 00055.001693/2011-83. Conforme termos da Portaria, a transição operacional do aeroporto da Prefeitura de Paranavaí à INFRAERO se dará no prazo de até 120 dias (4 meses), a contar da data da publicação. A INFRAERO fica autorizada a representar o MPOR nos atos de transição operacional relacionados à extinção do Convênio de Delegação, constantes nas Subcláusulas 8.3, 13.1, 13.2 e 13.3 do Termo de Convênio nº 65/2014, firmado entre a União, representada pela então Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República - SAC-PR, e o Município de Paranavaí/PR, cujo objeto é a delegação da exploração do Aeroporto de Paranavaí (SSPI).



Para o presidente da INFRAERO, Rogério Barzellay, a transferência da outorga de mais um terminal à estatal aeroportuária (vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos) reforça o papel estratégico da INFRAERO na integração e no desenvolvimento regionais. “O Aeroporto de Paranavaí irá contar com a expertise de nossas equipes, que realizarão ações voltadas para garantir a segurança, o nível de serviço, a qualidade e a viabilidade da expansão das operações,” destaca Barzellay.

A INFRAERO passa por um reposicionamento de mercado, com foco nos aeroportos regional, na condição de administradora, operadora e explorados dos terminais, via outorga da União. Nesse contexto, a INFRAERO recebeu, até o momento, a outorga de sete terminais:

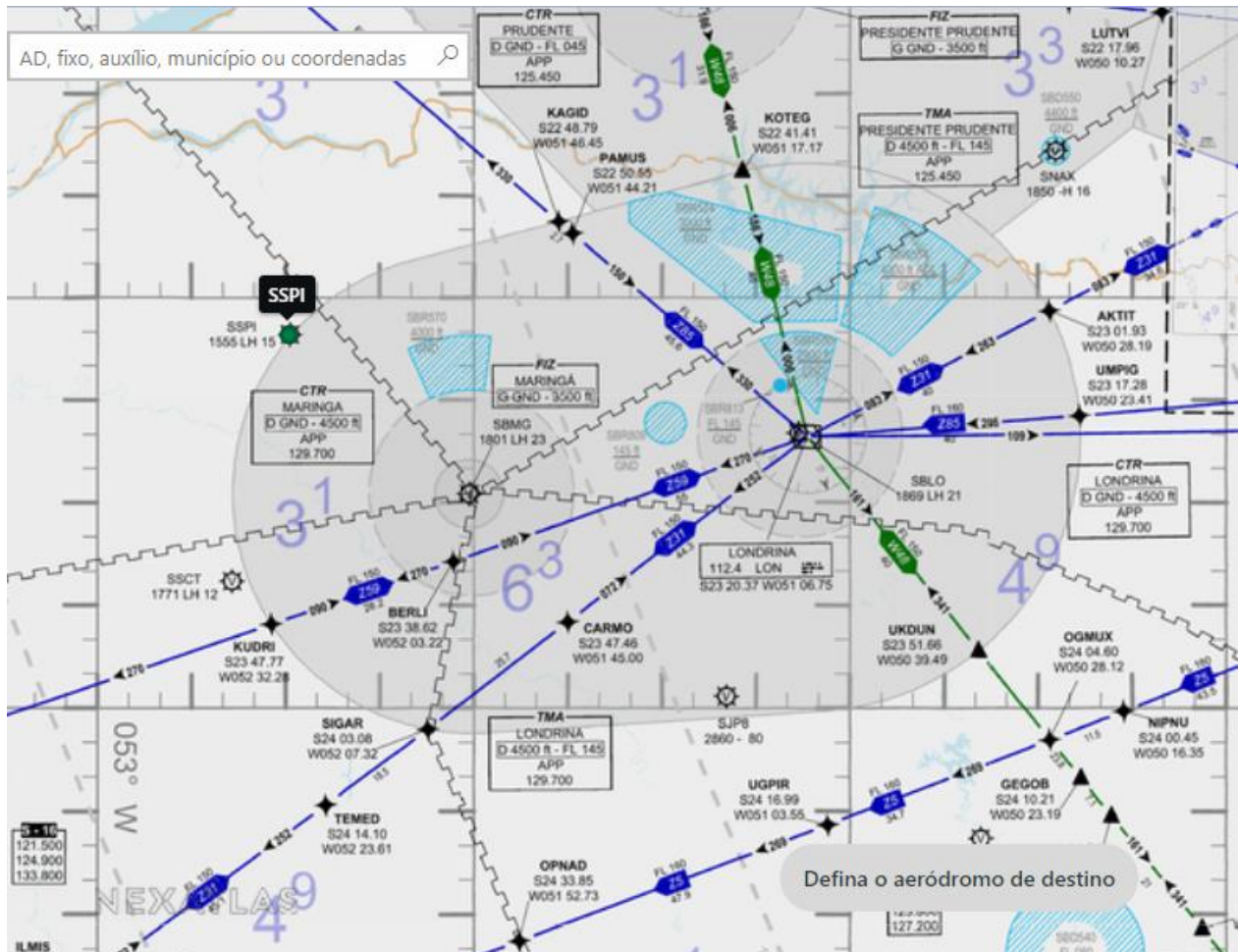
- Mossoró/RN [SBMS];
- Vale do Aço, em Santana do Paraíso/MG [SBIP];
- Flores, em Manaus/AM [SWFN];
- Governador Valadares/MG [SBGV];
- Sorriso/MT [SBSO];
- Itaperuna/RJ (SDUN); e
- Paranavaí/PR (SSPI).

Outros aeroportos devem ser repassados à INFRAERO de acordo com a política de desenvolvimento da aviação civil do Ministério de Portos e Aeroportos.

Situado no noroeste do Paraná, o município Paranavaí tem como limítrofes as cidades paranaenses de Santo Antônio do Caiuá, São João do Caiuá e Alto Paraná a leste; Tamboara, Nova Aliança do Ivaí e Mirador a sul; Amaporã, Guairaçá e Terra Rica a oeste. A norte, o rio Paranapanema separa o município do Estado de São Paulo. Economicamente, o município de Paranavaí conta com atividades diversificadas, destacando-se criação de gado de corte (a segunda maior do PR), produção e exportação de insumos e suco de laranja ( maior do sul do país) e produção de fécula de mandioca (a maior produção do Brasil).

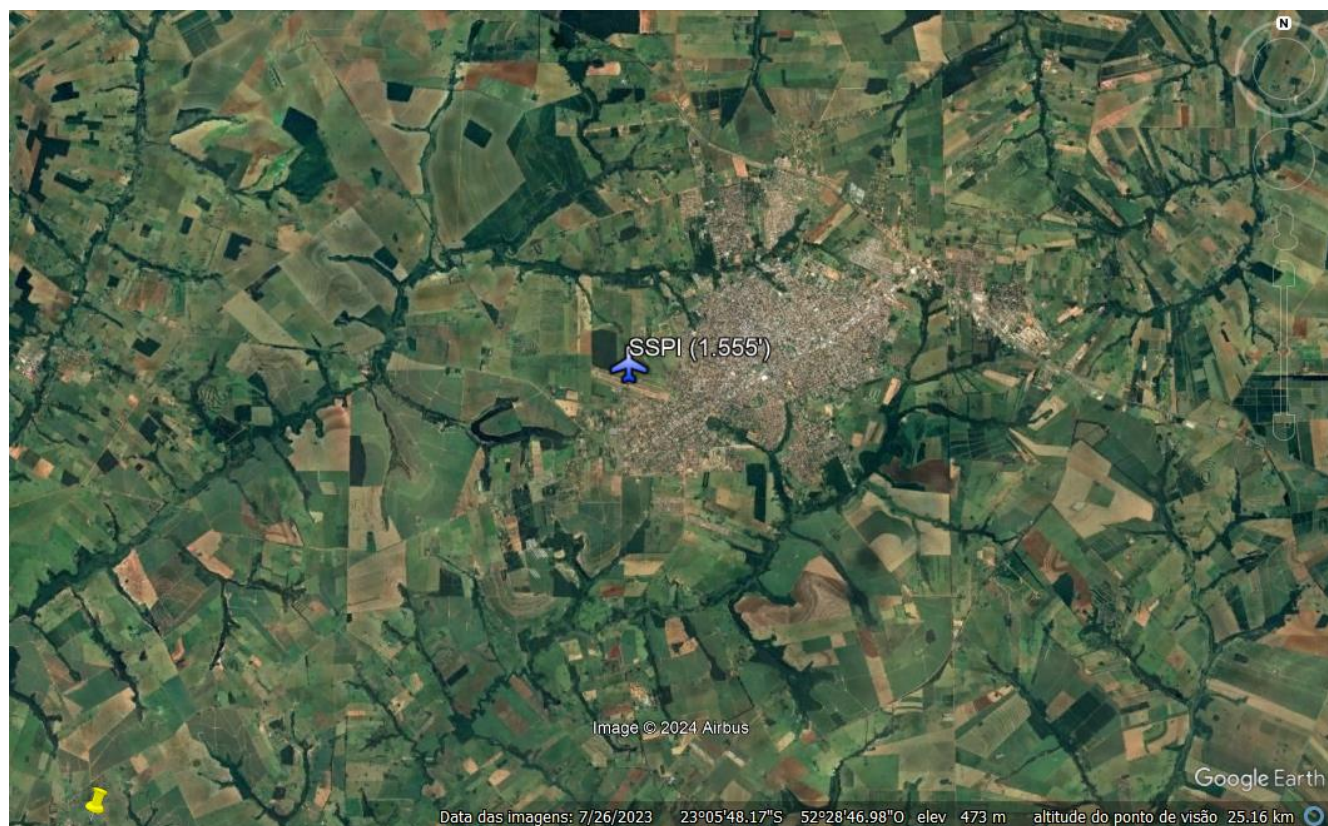
O aeródromo público “Edu Chaves” (SSPI), em Paranavaí (PR), situa-se na FIR Curitiba-SBCW (na jurisdição do CINDACTA-II), e na divisa da TMA Londrina (SBXO) – inclusive sendo Portão e ponto de confluência de Corredores Visuais/REA da Terminal -, distando:

- 226 MN a NW (RM 328°) de Curitiba/PR (SBDI),
- 76 MN a W-NW (RM 300°) de Londrina/PR (SBLO),
- 35 MN a NW (RM 331°) Maringá/PR (SBMG),
- 62 MN a NE (RM 066°) de Umuarama/PR (SSUM),
- 145 MN a SE (RM 130°) de Dourados/MS (SBDO), e,
- 81 MN a SW (RM 247°) de Presidente Prudente/SP (SBDN).





Localmente, o aeroporto dista 1,6 MN a SW do centro urbano (por coord. Geográfica), ou 4 km (2,2 MN) a oeste de ponto proeminente do centro urbano.





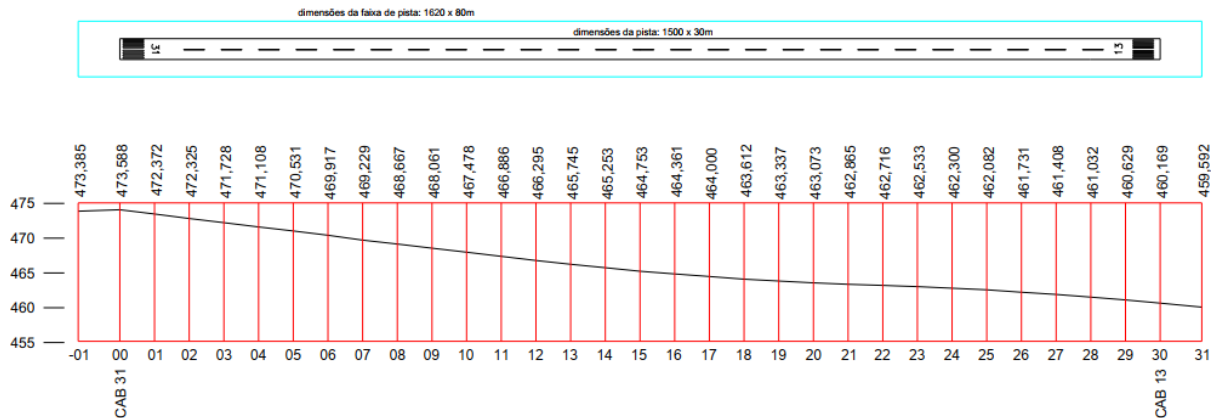


Em elevação de 1.555 pés, o aeroporto tem pista (13/31) de 30 x 1.500 m., de asfalto, com resistência de pavimento PCN 13 e resistência de subleito baixa, e pressão admissível de pneus máxima baixa (até 1,25 MPa, ou 181 psi).



Perfil longitudinal da pista, em documento do PBZPA, indica a pista discretizada em estaqueamento a cada 50 m. A cabeceira 13 tem cota (elevação) de 460,169 m. (1.509,7 pés), 45 pés/14 m. abaixo da elevação do AD, e a cabeceira 31 tem cota (elevação) de 473,588 m. (1.553,8 pés), em nível com

elevação do AD. A diferença (altura) entre as cabeceiras é de 13,4 m. (44 pés), que implicaria (caso um desnível linear constante) um gradiente longitudinal de 0,96% *uphill* (active) pista 13 e *downhill* (declive) pista 31; mas considerando o perfil e cotas ao longo da pista, pode-se adotar quatro segmentos, [1] entre estacas 30 e 25 (150 m.), com rampa de 0,765%, [2] entre estacas 25 e 17 (400 m.), com rampa de 0,48%, [3] entre as estacas 17 e 15 (100 m.), com rampa de 0,753% e [4] entre as estacas 15 e 00 (750 m.), com rampa de 1,178%, resultando uma rampa “média” de 0,9%.



O aeroporto é não-controlado (e sem serviço ATS) e homologado para operação VFR diurna.

O centro urbano resta a leste do aeroporto. No setor oeste, adjacente à pista (lado cabeceira 31), uma área de ocupação urbana, no eixo estendido da pista a divisa do aeródromo dista 150 m. da cabeceira 31, uma via urbana dista cerca de 330 m., em elevação de cerca de 1.571 pés (cerca de 6 m./20 pés acima da cabeceira 31) - após uma área livre de cerca de 300 m., com uma linha de árvores a cerca de 280 m. (em cota de terreno 1.571 pés - cerca de 6 m./20 pés acima da cabeceira 31); uma segunda via urbana é atravessada pelo eixo estendido a cerca de 960 m. da cabeceira 31. No setor leste, adjacente à pista (lado cabeceira 13), há área rural, de campo livre de obstáculos, no cone correspondente ao eixo estendido da pista.





Visa do ponto da divisa/cercamento AD – lado cabeceira 31

DECEA disponibiliza dados de OPEA cadastrados para o espaço de entorno do aeródromo, com uma relação de 26 obstáculos, sendo 13 torres (50%), uma antena e 12 outros obstáculos. 14 obstáculos (torres) têm altura informada, a máxima de 66 m. (217 pés). 22 obstáculos (84,5) distam além de 20 MN do aeródromo (com a maior cota de 441 pés AAL, à distância de 23,4 MN a sudeste (RM 140°), três obstáculos (torres) distam entre 20 e 10 MN (em cota abaixo da elevação do aeródromo) e um obstáculo (torre) dista 7,8 MN do aeródromo, com topo abaixo da elevação do aeródromo.

FID	aixm_code	latitude	longitude	DLA (MN)	DLO (MN)	DIST (MN)	RV (graus)	RM (graus)	alt. Topo (m.)	altura topo (pés)	Topo - AAL (m.)	Topo - AAL (pés)
opea.7295	TOWER	-22,7624	-52,2045	19,656	15,532	25,05	38,3	57,3	476	1.561,7	2,0	6,7
opea.4938	TOWER	-23,5283	-52,5826	26,298	5,138	26,80	191,1	210,1	512	1.679,8	38,0	124,8
opea.4939	TOWER	-23,4000	-52,6483	18,600	8,730	20,55	205,2	224,2	484	1.587,9	10,0	32,9
opea.4940	TOWER	-23,4827	-52,6977	23,562	11,430	26,19	205,9	224,9	503	1.650,3	29,0	95,3
opea.4941	TOWER	-23,4342	-52,2921	20,652	10,743	23,28	152,5	171,5	492	1.614,2	18,0	59,2
opea.6380	TOWER	-23,0277	-52,9202	3,738	23,594	23,89	279,0	298,0	526	1.725,7	52,0	170,7
opea.6381	TOWER	-23,0998	-52,7806	0,588	15,962	15,97	267,9	286,9	448	1.469,8	-26,0	-85,2
opea.5909	TOWER	-23,3463	-52,7793	15,378	15,891	22,11	225,9	244,9	410	1.345,1	-64,0	-209,9
opea.5910	TOWER	-23,2516	-52,7739	9,696	15,596	18,36	238,1	257,1	360	1.181,1	-114,0	-373,9
opea.5911	TOWER	-23,1729	-52,5993	4,974	6,051	7,83	230,6	249,6	463	1.519,0	-11,0	-36,0
opea.5912	TOWER	-23,3143	-52,4708	13,458	0,974	13,49	175,9	194,9	460	1.509,2	-14,0	-45,8
opea.5913	TOWER	-23,3177	-52,4732	13,662	0,842	13,69	176,5	195,5	453	1.486,2	-21,0	-68,8
opea.7294	TOWER	-22,9321	-52,1553	9,474	18,221	20,54	62,5	81,5	490	1.607,6	16,0	52,6
opea.46852	ANTENNA	-23,4131	-52,1830	19,386	16,707	25,59	139,2	158,2	595	1.952,1	121,0	397,1
opea.54565	OTHER	-23,2891	-52,1397	11,947	19,073	22,51	122,1	141,1	591	1.939,0	117,0	384,0
opea.54566	OTHER	-23,2865	-52,1444	11,788	18,820	22,21	122,1	141,1	585	1.919,3	111,0	364,3
opea.54567	OTHER	-23,2928	-52,1206	12,169	20,116	23,51	121,2	140,2	598,5	1.963,6	124,5	408,6
opea.54568	OTHER	-23,2920	-52,1199	12,122	20,154	23,52	121,0	140,0	598	1.961,9	124,0	406,9
opea.54569	OTHER	-23,2922	-52,1201	12,132	20,146	23,52	121,1	140,1	598	1.961,9	124,0	406,9
opea.54570	OTHER	-23,2938	-52,1172	12,231	20,302	23,70	121,1	140,1	607	1.991,5	133,0	436,5
opea.54571	OTHER	-23,2933	-52,1180	12,200	20,260	23,65	121,1	140,1	606,5	1.989,8	132,5	434,8
opea.54572	OTHER	-23,2923	-52,1176	12,138	20,283	23,64	120,9	139,9	605	1.984,9	131,0	429,9
opea.54573	OTHER	-23,2924	-52,1163	12,146	20,355	23,70	120,8	139,8	604,2	1.982,3	130,2	427,3
opea.54574	OTHER	-23,2947	-52,1144	12,283	20,460	23,86	121,0	140,0	608	1.994,8	134,0	439,8
opea.54575	OTHER	-23,2927	-52,1140	12,161	20,481	23,82	120,7	139,7	598,5	1.963,6	124,5	408,6
opea.54576	OTHER	-23,2948	-52,1141	12,288	20,473	23,88	121,0	140,0	608,3	1.995,7	134,3	440,7

