

**PROJETO DE LEI Nº           , DE 2025**

(Do Sr. DEFENSOR STÉLIO DENER)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre a obrigatoriedade de pontes de embarque e desembarque (*fingers*) em aeroportos localizados em capitais de Estado que operem voos comerciais regulares.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 49-A. Os aeroportos localizados em capitais de Estado que operem voos comerciais regulares deverão dispor, em pelo menos um de seus portões de embarque e desembarque, de ponte de embarque conectada à edificação terminal (*finger*), garantindo o acesso direto e seguro entre a aeronave e as dependências do terminal de passageiros.

§ 1º A obrigação prevista no caput aplica-se a aeroportos sob administração direta, indireta ou concedida à iniciativa privada.

§ 2º No caso de aeroportos concedidos, a obrigatoriedade deverá ser incluída nas cláusulas contratuais de concessão e em seus respectivos planos de expansão e modernização.

§ 3º As concessionárias de aeroportos que, na data de publicação desta Lei, possuírem contrato em vigor, deverão apresentar à autoridade concedente, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, proposta de aditamento contratual com cronograma para implantação das pontes de embarque, a ser



integralmente cumprido em até 6 (seis) meses após a aprovação do aditivo.

§ 4º A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) disciplinará os requisitos técnicos, operacionais e de acessibilidade aplicáveis às pontes de embarque, observados os padrões internacionais de segurança e conforto.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por objetivo estabelecer a obrigatoriedade da existência de pontes de embarque e desembarque (*fingers*) em aeroportos localizados nas capitais brasileiras que operem voos comerciais regulares, independentemente do modelo de gestão aeroportuária — pública ou concedida à iniciativa privada.

Essa ausência normativa cria desigualdade no padrão de atendimento oferecido aos passageiros das diferentes regiões do país, especialmente em capitais da Região Norte e Nordeste, onde os embarques e desembarques ainda ocorrem frequentemente em áreas abertas, sob condições climáticas adversas, e sem acessibilidade adequada a pessoas idosas ou com deficiência.

Em especial, destaca-se a situação ocorrida no Aeroporto Internacional de Boa Vista – Atlas Brasil Cantanhede, onde, após a concessão à iniciativa privada, o *finger* existente foi retirado. A medida gerou inúmeras queixas de passageiros, amplamente registradas em meios de comunicação locais e nas redes sociais, e motivou a atuação da Defensoria Pública do Estado de Roraima, que passou a acompanhar o caso e prestar suporte jurídico a famílias e passageiros afetados pelas condições inadequadas de embarque e desembarque, notadamente em períodos de chuva ou alta temperatura.

O episódio ilustra com clareza a necessidade de estabelecer padrões mínimos obrigatórios de infraestrutura aeroportuária, especialmente



em capitais da Região Norte, onde o transporte aéreo é via essencial e muitas vezes o único meio de ligação rápida com outras regiões do país. A ausência de estrutura básica como o *finger* representa não apenas desconforto, mas violação de direitos de acessibilidade, segurança e dignidade dos passageiros.

A medida proposta visa corrigir essa disparidade, assegurando padrão mínimo nacional de conforto, segurança e acessibilidade em todos os aeroportos de capitais, à semelhança do que já ocorre nas principais cidades do país e nos parâmetros da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

Ao incluir a obrigação de adequação nos contratos de concessão vigentes, o projeto reforça o dever das concessionárias de promover constante modernização e melhoria dos serviços aeroportuários, sem comprometer a viabilidade econômica dos contratos, uma vez que a adaptação poderá ser integrada aos planos de investimento já previstos.

Trata-se, portanto, de iniciativa de interesse público nacional, com reflexos diretos na qualidade dos serviços, na imagem das capitais e na experiência dos usuários do transporte aéreo, especialmente em regiões historicamente negligenciadas quanto à infraestrutura aeroportuária.

Sala das Sessões, em            de            de 2025.

Deputado DEFENSOR STÉLIO DENER

