

VOTO

PROCESSO: 00065.022128/2021-11

INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO - SBSP.

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei n.º 11.182/2005, art. 8º, *caput* e inciso XXI, confere à ANAC as prerrogativas de adotar as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e de regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

1.2. Adicionalmente, a Lei de criação da ANAC, em seu art. 11, V, atribui à Diretoria Colegiada a competência para exercer o poder normativo da Agência.

1.3. A Instrução Normativa n.º 154/2020, art. 47, § 1º, estabelece que as solicitações de isenção recebidas em conformidade com o RBAC n.º 11 serão encaminhadas para deliberação da Diretoria, caso a área finalística competente pelo assunto conclua pela recomendação de deferimento.

1.4. Do exame dos dispositivos legais acima citados, conclui-se ser da Diretoria Colegiada da ANAC a competência para deliberar a respeito da matéria em apreciação.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme relatado, trata-se de pedido de isenção temporária de cumprimento do requisito do parágrafo 154.601(e)(2)(ii) do RBAC n.º 154, Emd. 07, para o Aeroporto Congonhas (SBSP), no que concerne à inexistência de Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA) destinadas a reduzir o risco de danos a aeronaves que realizem o toque antes de alcançar a cabeceira (*undershoot*) na pista de pouso 17L/35R:

154.601 Disposições Transitórias

(...)

(e) Às pistas de pouso e decolagem cadastradas na ANAC antes de 12 de maio de 2009 aplicam-se as seguintes regras relativas à RESA:

(...)

(2) na hipótese descrita no parágrafo 154.601(a)(2), a RESA deverá atender ao disposto nos parágrafos 154.209(c) a 154.209(f) e possuir as seguintes dimensões:

(i) comprimento igual ou superior a 30 m e largura igual ou superior ao dobro da largura de pista requerida para a aeronave crítica associada, para pistas para operação visual com código de referência de aeródromo 1 ou 2;

(ii) comprimento igual ou superior a 90 m e largura igual ou superior ao dobro da largura de pista requerida para a aeronave crítica associada, para pistas com código de referência de aeródromo 3 ou 4 e pistas para operação por instrumento com código de referência de aeródromo 1 ou 2;

2.2. De partida, cumpre ressaltar que o presente pleito de isenção está inserido no contexto da certificação operacional do aeroporto de Congonhas/SP, processo pelo qual a ANAC avalia de forma sistêmica a infraestrutura aeroportuária, assim como a capacidade do operador do aeródromo de geri-la, atendendo ao interesse público, dentro de um nível de segurança operacional aceitável. Nesse sentido, o pedido em tela segue a sistemática de análise e de encaminhamento das outras cinco isenções solicitadas pela Infraero e já deferidas por este Colegiado^[1].

2.3. Com vista a demonstrar que é capaz de manter as operações em um nível de segurança operacional regulamentar ao que seria obtido com o cumprimento do supracitado requisito, a Infraero apresentou um estudo sobre RESA para *undershoot* em Congonhas (SEI 6088312), o qual se baseia no Relatório “*Safety Assessment and*

Improvement Strategy for Congonhas Airport", elaborado numa parceria entre a *United States Trade and Development Agency* (USTDA), a Secretaria de Aviação Civil, o DECEA e a ANAC. Trata-se de uma versão revisada do estudo aeronáutico que embasou o deferimento de isenção do requisito de RESA para a pista principal de Congonhas (00065.045940/2020-25).

2.4. A análise de risco apresentada no referido relatório da USTDA leva em conta as distâncias declaradas propostas pela Infraero – TORA, TODA e ASDA de 1.345 metros e LDA de 1.195 metros - as quais consideram 300 (trezentos) metros disponíveis para alocação de RESA. A partir de uma abordagem quantitativa dessa análise, o operador concluiu que o deslocamento da cabeceira 35R em 60 (sessenta) metros, aliado à redução das distâncias declaradas já em vigor, é medida capaz de reduzir o risco de *undershoot* a um patamar aceitável.

2.5. Uma análise qualitativa do risco, apresentada por meio de uma AISO (SEI 6088306), levou em conta as defesas e medidas mitigadoras existentes, dentre as quais destaco a existência de procedimento de aproximação com guia vertical (RNP APCH) e Indicador de Rampa de Planeio de Precisão (PAPI) para ambas as cabeceiras, além da implantação de uma faixa de pista na cabeceira 35R, decorrente do seu deslocamento. O risco foi classificado como tolerável. Todavia, a manutenção da segurança das operações em níveis tão baixos quanto praticáveis depende do constante monitoramento das mitigações propostas e implementadas. Assim, o operador do aeródromo deve tomar todas as providências necessárias para manter a efetividade das medidas mitigadoras que tornaram possível a presente isenção, pelo tempo que ela perdurar.

2.6. Ademais, é preciso sopesar que o aeroporto de Congonhas integra o bloco SP/MS/PA/MG da 7ª rodada de concessões aeroportuárias federais, cuja sessão pública de leilão foi realizada no dia 18 de agosto de 2022 e o *Consórcio Aena Desarrollo Internacional* logrou-se vencedor do bloco. Dentre os investimentos obrigatórios contratuais a serem realizados pela Concessionária, destaca-se a necessidade de se promover adequações na infraestrutura aeroportuária para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase I-B do contrato de concessão, a qual deverá durar até 60 meses após a data de eficácia do Contrato.

2.7. Nesse sentido, tendo em vista a provável transferência da operação do aeroporto para a nova concessionária antes do fim do prazo de três anos solicitado pela Infraero, bem como as obrigações e o prazo contratual para a Fase I-B de realização do objeto da concessão, proponho que o parágrafo único do artigo 1º da proposta de Decisão, passe a constar com o seguinte texto:

Parágrafo único. A isenção de requisito aprovada nos termos do caput terá validade de 3 (três) anos, podendo ser ajustada conforme prazo da fase I-B prevista no Anexo 02 do Contrato de Concessão, Plano de Exploração Aeroportuária - PEA.

2.8. Pelo exposto, considero presentes os elementos mínimos necessários para o tratamento da referida não conformidade, em caráter temporário, contudo reforço que o juízo favorável ao deferimento está atrelado à manutenção das distâncias declaradas conforme constam nas publicações aeronáuticas em vigor e, na implementação e manutenção de todas as defesas e medidas mitigadoras propostas.

3. O VOTO

3.1. Assim sendo, diante das razões acima expostas e com fundamento no Art. 11, inciso V, da Lei 11.182/2005 e nas Notas Técnicas nº 66 e 84/2022, **VOTO FAVORAVELMENTE** ao deferimento do pedido da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, de isenção de cumprimento do requisito do parágrafo 154.601(e)(2)(ii) do RBAC n.º 154, para *undershoot* na pista de pouso e decolagem 17L/35R (pista auxiliar) do Aeroporto de São Paulo/Congonhas - Deputado Freitas Nobre (SBSP), nos termos propostos pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, considerando-se o ajuste indicado no item 2.7 deste Voto.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor-Presidente, Substituto**, em 16/01/2023, às 17:16, 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 **8134187** e o código CRC **C62537C1**.