



VOTO

PROCESSO: 00058.505685/2016-96

INTERESSADO: BH AIRPORT AEROPORTO INTERNACIONAL DE BELO HORIZONTE

RELATOR: JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

1. DA FUNDAMENTAÇÃO NORMATIVA PARA ANÁLISE DA DIRETORIA

1.1. Nos termos da Lei 11.182/2005, 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, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade.

1.2. Da mesma forma, compete à Agência regular e fiscalizar a infraestrutura aeroportuária^[i], cabendo à Diretoria Colegiada exercer o poder normativo da Agência.^[ii]

1.3. Observa-se, do teor dos autos, que o pedido de isenção permanente de requisito atendeu ao previsto no RBAC 11 (“Regras gerais para petição de emissão, alteração, revogação e isenção de cumprimento de regra”), observando, ainda, os parâmetros estabelecidos na Instrução Suplementar nº 154.5-001A (“Orientações para a elaboração de análise de risco com vistas à demonstração de nível aceitável de segurança operacional”) e no Manual de Procedimento MPR-SIA-200-R03 - “Análise de Solicitação de Isenção de Requisitos da SIA”.

1.4. Constata-se, assim, a regular instrução do feito e passa-se à análise do mérito do pedido.

2. DAS RAZÕES DO VOTO

2.1. Tendo em vista a não conformidade já relatada, a BH Airport solicitou que o sistema de drenagem não seja alterado, declarando que está “comprovado que não há impacto relevante na segurança operacional do Aeroporto”.^[iii]

2.2. Da análise do estudo apresentado, realizada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA, depreende-se que as condições de aderência da pista 16/34 são muito boas e que o pavimento possui camada porosa de atrito, apresentando uma excelente drenagem.^[iv] Ademais, a operadora afirma, considerando informações da METAR (“*Meteorological Terminal Air Report*”), que as condições meteorológicas são “razoáveis”, havendo ocorrência esporádica de cortantes de vento e ventos do tipo rajada.^[v]

2.3. De acordo com o Relatório de Estudo Aeronáutico, corroborado com informações do banco de dados do CENIPA, o aeroporto não apresenta histórico de incidentes associados às características físicas da pista, tampouco há ocorrências de saídas de pista (“veer off”) de aeronaves com contribuição da infraestrutura.^[vi]

2.4. Tais considerações são de grande relevo, tendo em vista que as condições de aderência da pista e a existência de vento de través são uns dos principais fatores que podem contribuir para a ocorrência de excursão de pista.

2.5. Em atenção ao disposto no item 8.2 da IS 154.5-001A e considerando todas as versões do Estudo Aeronáutico encaminhadas, a BH Airport apresentou algumas informações quanto a **defesas existentes**:

- a) Torre de Controle;
- b) Classe A de auxílios à navegação aérea com procedimentos RNAV;

- c) Estação Meteorológica de Superfície - CMA Classe II;
- d) Possui auxílios visuais adicionais, tais como: pintura da sinalização horizontal de zona de toque e instalação de PAPI em ambas as cabeceiras;
- e) Procedimentos de manutenção aeroportuária com o objetivo de manter as condições físicas e operacionais dentro do padrão exigido pelo RBAC 153, Emenda 02; [\[vii\]](#)

2.6. No que concerne a **medidas mitigadoras adicionais**, também em consonância com o item 8.2 da IS, a Concessionária se propôs a realizar as seguintes ações:

- a) Refazer o estudo aeronáutico, a cada 3 anos, atualizando as variáveis meteorológicas do local, uma vez que estes estudos foram conduzidos com informações entre de 2013 a 2015; [\[viii\]](#)
- b) Fazer acompanhamento para que o coeficiente médio de atrito na interface pneu/pavimento, mantidas as mesmas condições de ensaios, esteja, continuamente, acima de 0.6 nos três terços da pista; [\[ix\]](#)
- c) Manter de forma contínua a profundidade média da macrotextura da superfície da pista acima de 1 mm para os três terços da pista, mantidas as mesmas condições de ensaios; [\[x\]](#)
- d) Analisar e fazer acompanhamento das condições de macrotextura nos primeiros 1500m/1600m da Pista 16/34, a partir da Cabeceira 16, devido a seu acentuado decréscimo verificado nas últimas leituras; [\[xi\]](#)
- e) Realizar em períodos de precipitações de chuva a medição do acúmulo de água, quando houver reporte de pista escorregadia; [\[xii\]](#)
- f) Realizar a revitalização, anualmente, da sinalização ao longo de toda a extensão da pista de pouso e decolagem; [\[xiii\]](#)
- g) Realizar, a cada 30 dias, a revitalização do eixo da PPD. [\[xiv\]](#)

2.7. Pelo exposto, considerando a documentação acostada aos autos, em especial a recomendação da Gerência Técnica de Infraestrutura e Operações Aeroportuárias, entendo pelo deferimento do pleito.

3. DA POSSÍVEL REPERCUSSÃO DA ISENÇÃO NA GESTÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

3.1. Por oportuno, insta destacar que o cumprimento do requisito regulamentar cujo operador aeroportuário pretende ser isentado configura, também, uma obrigação estabelecida na cláusula 8.3.2 do Anexo 2 do Contrato de Concessão nº 002/ANAC/2014-SBCF, a qual reproduzo a seguir:

8.3.2 Retirada de obstáculos das faixas de pista de pouso e decolagem e faixas de pista de rolamento, bem como nivelamento das faixas preparadas associadas à operação da aeronave crítica, até 31 de dezembro de 2016.

3.2. Com efeito, registre-se que a Gerência de Investimentos e Obras da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA instaurou processo administrativo, [\[xv\]](#) em 22 de março de 2018, originado do Auto de Infração nº 003726/2018, [\[xvi\]](#) para analisar o descumprimento da cláusula 3.1.37 [\[xvii\]](#) do Contrato de Concessão, combinado com o 8.3.2 de seu Anexo 2 acima descrito, tendo em vista a não realização dos investimentos relacionados ao nivelamento da faixa preparada em sua integralidade associada à operação da aeronave crítica, no prazo previsto no Plano de Exploração Aeroportuária. Apresentada a defesa administrativa pela Concessionária, observa-se nos autos que se encontra pendente a decisão de primeira instância quanto à ocorrência da infração.

3.3. Além dos desdobramentos no âmbito do adimplemento contratual, a concessão da isenção do cumprimento de requisito poderá ensejar a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato caso configurada a situação prevista na cláusula 6.21 do contrato, a fim de “compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária.”

3.4. Nesse cenário, tem-se que a ponderação entre requisitos técnicos de segurança que estejam previstos como obrigação contratual e a concessão de isenção deve ser realizada caso a caso pela setorial técnica responsável pela gestão do contrato. Nessa oportunidade, deverão ser analisados os reflexos da isenção tanto no cumprimento das cláusulas contratuais como na manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da avença.

3.5. Ressalte-se que a necessidade de avaliação do caso concreto pela SRA já foi consignada no âmbito de pedido de isenção de requisito realizado pela Concessionária do Aeroporto Internacional do Galeão, apreciado por esta Diretoria em 6 de fevereiro de 2018. [\[xviii\]](#)

4. CONCLUSÃO

4.1. Por todo o exposto e, considerando o teor do Despacho GTOPI 2228359, com fundamento no artigo 8º, inciso XXI e no artigo 11, inciso V, ambos da Lei 11.182/2005, **VOTO FAVORAVELMENTE** ao deferimento de isenção temporária, pelo prazo de 5 anos, do requisito de que trata o parágrafo 154.207(e)(1) do RBAC nº 154, emenda 04, ao Operador do Aeroporto Internacional de Confins, consoante entendimento firmado durante esta Reunião de Diretoria.

4.2. Determino, ainda, o encaminhamento dos autos à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos para as devidas providências no tocante à análise da repercussão da presente isenção permanente no Contrato de Concessão nº 002/ANAC/2014-SBCF.

É como voto.

Juliano Alcântara Noman

Diretor

[\[i\]](#) Artigo 8º, inciso XXI, da Lei 11.182/2005.

[\[ii\]](#) Artigo 11, inciso V, e parágrafo único, da Lei 11.182/2005.

[\[iii\]](#) Conforme o E-mail resposta do operador (SEI 2004845).

[\[iv\]](#) Item 18 do Despacho GTOPI (SEI 2228359).

[\[v\]](#) Ofício BHA-DIN-0087/2016 (SEI 0095386).

[\[vi\]](#) Despacho GTOPI (SEI 2228359).

[\[vii\]](#) Conforme apresentado na tabela constante na pg. 37 do Anexo I - Relatório de Estudo Aeronáutico (SEI 2376775).

[\[viii\]](#) Conforme disposto na pag. 53 do Estudo Aeronáutico, datado de 5 de outubro de 2016 (Documento SEI 0095386).

[\[ix\]](#) Idem.

[\[x\]](#) Idem.

[\[xi\]](#) Idem.

[\[xii\]](#) Conforme tabela presente na pg. 37 do Anexo I – Relatório de Estudo Aeronáutico (documento SEI 2376775).

[\[xiii\]](#) Idem.

[\[xiv\]](#) Idem.

[\[xv\]](#) Processo nº 00058.010144/2018-46.

[\[xvi\]](#) Auto de Infração GIOS (SEI 1641648)

[\[xvii\]](#) "3.1.37. Executar os investimentos e serviços de sua responsabilidade, nos termos do PEA, observando, ainda, os prazos fixados no cronograma de realização de investimentos."

[\[xviii\]](#) Processo nº 00058.513750/2016-57 (SEI 1497590).



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor**, em 18/03/2019, às 11:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2777025** e o código CRC **AC8EC4DA**.

