



VOTO

PROCESSO: 00065.019401/2021-11

INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA/ INFRAERO/ SBSP

RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seus artigos 8º e 11, estabelece a competência da ANAC para 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, bem como expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, além de definir a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência.

1.2. O Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381/2016, prevê, entre as competências comuns às Superintendências, avaliar e submeter à Diretoria as petições de isenção a requisitos de regulamentos.

1.3. Ademais, a Instrução Normativa nº 107, de 21 de outubro de 2016, estabelece que as petições de isenção a requisitos de RBAC, recebidas em conformidade com o previsto no RBAC nº 11, após avaliação de mérito pela área finalística competente pelo assunto, que conclua pela recomendação de deferimento, serão encaminhadas para apreciação da Diretoria.

1.4. Nesse sentido, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar a presente matéria.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no relatório^[1], a INFRAERO solicita isenção temporária de cumprimento de requisito do RBAC 154, uma vez que não possui sistema de luzes de aproximação - ALS Categoria I, para a pista de pouso e decolagem 35 L, conforme determina o regulamento.

2.2. A referida operadora justificou seu pedido alegando dificuldades na instalação do ALS, principalmente por conta das características físicas do aeródromo e seu entorno, que se encontra em área densamente urbanizada.

2.3. No Estudo Aeronáutico apresentado^[2], foram relacionados os perigos identificados, relativos à ausência de ALS, como excursão de pista, contato anormal com a pista, CFIT (colisão com o solo em voo controlado - *controlled flight into terrain*), entre outros. Para cada perigo identificado a Infraero relacionou uma série de defesas existentes e medidas adicionais adotadas, de forma a manter o nível aceitável de segurança operacional, como:

(i) a aplicação de condicionantes operacionais mais restritivos para o procedimento de aproximação de precisão, com mínimos de visibilidade de 1.200 m em vez dos 800 m caso houvesse ALS completo instalado (*Full ALS - FALS*),

(ii) a camada porosa de atrito do sistema de pistas 17 Direita e 35 Esquerda (17R/35L)

(iii) PAPI instalados nos dois lados da cabeceira 35 L e

(iv) monitoramento periódico de obstáculos.

2.4. Considerando os argumentos apresentados pelo operador aeroportuário, é notório que a instalação do sistema de luzes de aproximação não pode ser realizada em curto prazo, devido aos condicionantes limitadores existentes, como necessidade de realização de projetos, obras, desapropriações/aquisições, entre outras ações. Importante, ainda, lembrar que o Aeroporto de Congonhas está incluído na 7ª rodada de concessão de aeroportos, cujo leilão está previsto para o ano que vem, 2022^[3].

2.5. Isto posto, cabe adentrar na análise da pertinência e temporalidade da isenção, diante do cenário apresentado.

2.6. No que tange às operações, os dados meteorológicos apresentados, do período de 2015 a 2019, mostraram condições que permaneceram, em sua maior parte (99,72% do tempo), acima dos mínimos previstos para aproximação ILS para a pista 35 Lima (RWY 35L). No entanto, apesar de que em mais de 99% do tempo os mínimos operacionais não exigirem o ALS para continuidade das operações, deve-se levar em consideração que, em mais de 27% do período analisado, as operações ocorreram em condições de voo por instrumentos (IMC). Neste contexto, conforme destacado pela área técnica^[4], em que pese não haver a necessidade operacional do ALS na maior parte do tempo, é evidente que sua presença contribuiu para o aumento da segurança operacional, principalmente em cenários de condições meteorológicas adversas, uma vez que possibilitaria a transição do voo por instrumentos para referências visuais de forma antecipada, aumentando a consciência situacional da tripulação.

2.7. Ainda sobre a estatística das operações, verifica-se que mais de 30% dos movimentos do Aeroporto de Congonhas ocorrem na pista em questão. Considerando a quantidade de aeronaves e de passageiros processados, essa proporção se revela ainda mais crítica, ensejando todos os esforços a fim de reduzir impactos negativos nas operações, como cancelamentos e atrasos, além das aproximações perdidas e esperas em voo, que geram aumento de ruído aeronáutico e de emissões de poluentes.

2.8. Sobre as dificuldades indicadas pelo Operador Aeroportuário acerca da instalação desse sistema de luzes de aproximação, devemos lembrar que situação semelhante ocorreu na área anterior à pista 17 Romeu (RWY 17 R), que igualmente possui vias de tráfego e diversas edificações, mas que não foram impeditivos para a instalação do ALS.

2.9. Em relação ao prazo de 8 anos, proposto pela interessada, corroboro com o entendimento da área técnica de que o prazo solicitado é razoável, "tendo em vista a complexidade das obras para a instalação do ALS na RWY 35L, em região densamente povoada e com escassos espaços livres para a instalação dos postes de sustentação das luminárias do sistema," além de outros fatores limitantes já citados.

2.10. Cabe frisar ainda, conforme disposição normativa (item 11.31(e) do RBAC 11), que o regulado que tenha obtido isenção deve comprovar a adequação ao regulamento antes do encerramento da sua vigência, em tempo hábil para análise da ANAC.

(e) O agente que tiver obtido isenção temporária deverá comprovar a adequação de suas operações com relação ao regulamento antes do encerramento da vigência da isenção, em tempo hábil para a análise pela ANAC.

2.11. Por fim, considerando as características operacionais do aeródromo, os óbices para a instalação imediata, e o conjunto de medidas mitigadoras e de defesas existentes, entendo ser adequado deferir a aprovação da isenção temporária pleiteada. Reforço que devem ser assegurados todos os procedimentos propostos no Estudo apresentado e ratifico a necessidade de que sejam tomadas as ações pertinentes para a sua implantação tão logo seja possível.

3. DA CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** ao deferimento do pedido de isenção temporária de cumprimento do requisito 154.305 (f)(1)(i) do RBAC 154 - Projeto de Aeródromos, Emenda 07, no Aeroporto de Congonhas - Deputado Freitas Nobre (SBSP), protocolado pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, nos termos da proposta submetida pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA^[5].

É como voto.

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

Diretor

[1] Relatório de Diretoria - SEI 6179076

[2] Recibo Eletrônico - SEI 5712827

[3] [7ª Rodada de Concessões Aeroportuárias](#)

[4] Nota Técnica nº 54/2021/GTOP/GCOP/SIA - SEI 5745198

[5] Proposta de Ato - SEI 5836453



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 22/09/2021, às 18:36, 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 **6179495** e o código CRC **5A16FDA4**.