



VOTO

PROCESSO: 00065.004871/2022-61

INTERESSADO: INFRAERO SBSP/ AEROPORTO DE SÃO PAULO/CONGONHAS

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

1.1. Os incisos X e XXI do art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, conferiram competência à ANAC para regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga, a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, e as demais atividades de aviação civil, nas suas competências.

1.2. Já o inciso V do art. 11 da mesma Lei, confere à Diretoria a prerrogativa de exercer o poder normativo da Agência, ao passo que o inciso XVII do art. 31 do Regimento Interno da ANAC (Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016) estabelece que é competência comum das Superintendências avaliar e submeter à Diretoria as petições de isenção a requisitos de regulamentos, bem como rejeitar aquelas que, por mérito ou forma, não atenderem aos critérios estabelecidos.

1.3. A Instrução Normativa nº 154, de 20 de março de 2020, que estabelece as diretrizes e os procedimentos para o processo regulatório e a melhoria contínua da qualidade regulatória, prevê no §1º do art. 47 que caso a conclusão da Superintendência seja pela recomendação de deferimento da isenção, a solicitação será encaminhada para deliberação deste Colegiado, observados os procedimentos estabelecidos para as Reuniões da Diretoria.

1.4. Desta forma, fica demonstrada a competência desta Diretoria Colegiada para deliberar o presente feito.

2. DA ANÁLISE

2.1. A presente deliberação trata de pedido avaliado previamente pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), de isenção de cumprimento dos requisitos da seção 154.217(e)(1) do RBAC nº 154 para o Aeroporto de Congonhas (SBSP).

2.2. De pronto, destaco a relevância do Aeroporto de Congonhas para o transporte aéreo brasileiro, com movimentação superior a 20 milhões de passageiros/ano, o que corresponde a mais de 60 mil passageiros/dia. Em razão desta alta movimentação de passageiros, o aeroporto é classificado como Classe IV para fins de aplicabilidade dos requisitos do RBAC nº 153 e deve comprovar no âmbito do processo de Certificação Operacional que suas características físicas e operacionais estão de acordo com os requisitos contidos no RBAC nº 154, intitulado "Projeto de Aeródromos".

2.3. Em resumo, o pedido de isenção de requisitos ocorre no contexto do processo de certificação operacional do aeroporto e versa sobre o espaçamento físico entre as **taxiways** "MIKE" e "NOVEMBER" e entre a **taxiway** "NOVEMBER" e a **safetyline** do pátio de estacionamento de aeronaves principal de SBSP.

2.4. Como já apontado pelo Diretor Ricardo Catanant no Voto DIR-RC (SEI 6468152), exarado no âmbito do processo nº 00065.045940/2020-25, que tratou de pedido de isenção do mesmo interessado, o processo decisório pelo deferimento ou indeferimento do pedido de isenção demanda a realização de uma contextualização do processo de certificação operacional do aeroporto em conjunto com a necessidade de observar o atendimento ao interesse público em um nível de segurança aceitável. No presente caso, o processo de certificação operacional do Aeroporto de Congonhas, ao avaliar a compatibilidade entre a operação da aeronave crítica pretendida e as características físicas e operacionais do aeródromo, constatou algumas não conformidades em relação aos requisitos regulamentares previstos na seção 154.217 do RBAC nº 154, Emd 07, as quais tornaram-se objetos do presente pedido de isenção, que passo a analisar a seguir.

2.5. Como forma de contextualização, os requisitos de projeto de aeródromos discutidos neste voto - que tratam do distanciamento mínimo entre duas taxiways e entre uma taxiway e objetos - buscam evitar danos causados por colisões entre aeronaves em solo durante seus deslocamentos no aeródromo, por exemplo, entre as posições de estacionamentos e as pistas de pouso e decolagem.

2.6. Sobre as não conformidades relacionadas à seção 154.217(e)(1) do RBAC nº 154, à época do pedido de isenção, o espaçamento físico entre as **taxiways** "MIKE" e "NOVEMBER" e entre a **taxiway** "NOVEMBER" e a **safetyline** do pátio de estacionamento de aeronaves eram de 41,5 metros e 24,5 metros, respectivamente, sendo que a exigência verificada na norma é de 44 metros entre os eixos de duas pista de táxi e de 26 metros entre o eixo de uma pista de táxi e um objeto.

2.7. Para endereçar tais não conformidades, a proposta da Infraero parte da forma de tratar a **taxiway** "NOVEMBER", que passa a ser entendida como uma pista de táxi de acesso ao estacionamento, sendo que, para isto, algumas ações foram necessárias, com destaque para a imposição de velocidade máxima de deslocamento na citada taxiway em 15 (quinze) nós e a implantação da nova sinalização horizontal. Desta forma, sendo a **taxiway** "NOVEMBER" uma pista de táxi de acesso ao estacionamento, a exigência de distância mínima de separação entre esta e a **safetyline** do pátio principal passa a ser de 22,5 metros, conforme Tabela C-5 do RBAC nº 154, Emenda 07.

2.8. Tendo em vista a diminuição do distanciamento mínimo obrigatório exposto acima, a Infraero promoveu o deslocamento da taxiway "NOVEMBER" em direção à **safetyline** do pátio principal em 2 (dois) metros, conforme aponta o Despacho OBRAS (SEI 7650392). Assim, o distanciamento entre as **taxiways** "MIKE" e "NOVEMBER" e entre a **taxiway** "NOVEMBER" e a **safetyline** do pátio de estacionamento de aeronaves passou a ser de 43,5 metros e 22,5 metros, respectivamente. Neste cenário, a não conformidade passa a ser apenas o não atingimento do distanciamento entre as **taxiways** "MIKE" e "NOVEMBER", uma vez que ainda falta 0,5 metro para alcançar os 44 metros exigidos pela regulamentação.

2.9. Ao avaliar o pedido de isenção de requisito no que se refere ao citado 0,5 metro a menor no distanciamento entre as taxiways em tela, a área técnica da SIA, por meio da Nota Técnica nº 19/2022/GTOP/GCOP/SIA (6912193), aponta que considerando a **taxiway** "NOVEMBER" uma pista de táxi de acesso a estacionamento, aceita-se que as operações nas duas **taxiways** estarão em nível aceitável de segurança operacional, mantendo-se em vigor as medidas mitigadoras existentes e as adicionais propostas. Além disso, a área técnica destaca que o DOC 9157 (**Aerodrome Design Manual**) da ICAO já admite "ser permitido operar com distâncias de separação menores, em um aeródromo existente, se um estudo aeronáutico indicar que tais separações não afetarão negativamente a segurança e a regularidade das operações de aeronaves".

2.10. Também observei que as alterações de infraestrutura e procedimentos que estão aqui em discussão contam com a participação da comunidade aeroportuária, evidenciada pela realização de reuniões de interlocução com participação da ABAG, ABEAR, AZUL, GOL, LATAM, VoePass, TWR-SP, INFRAERO-SEDE e INFRAERO- SBSP, para discussão das mudanças na taxiway "NOVEMBER" e dos impactos operacionais decorrentes, oportunidades em que não foram evidenciados impactos operacionais significativos para a continuidade das operações.

2.11. Desta forma, tendo em vista o conteúdo do presente processo e principalmente o posicionamento favorável da área técnica, entendo presentes elementos suficientes para deferir o pedido de isenção apresentado pela interessada, nos termos da Proposta de Ato encaminhada pela SIA (SEI 7721872).

2.12. Por fim, especificamente sobre o prazo da isenção temporária que está sendo proposto, destaco que corresponde ao prazo final da Fase I-B da concessão do aeroporto (60 meses a partir da data de eficácia do contrato), uma vez que o citado documento estabelece a obrigação da concessionária de "Adequar as pistas de táxi aos requisitos regulamentares de projeto para a aeronave crítica em operação, de modo a permitir a trajetória completa de táxi, até o final da Fase I-B do contrato de concessão".

3. DO VOTO

3.1. Assim sendo, diante das razões acima expostas e com fundamento no Art. 11, inciso V, da Lei 11.182/2005, **VOTO FAVORAVELMENTE** ao deferimento do pedido da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, de isenção de cumprimento do requisito da seção 154.217(e)(1) do RBAC nº 154, Emenda 07, para o Aeroporto de Congonhas (SBSP), nos termos da Proposta de Ato SEI nº 7721872.

É como voto.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 17/11/2022, às 09:49, 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 **7830904** e o código CRC **7A9C8599**.