



RELATÓRIO

PROCESSO: 00058.028378/2025-79

INTERESSADO: AEROPORTOS DO NORDESTE DO BRASIL S.A.

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se de proposta de decisão, apresentada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), deferindo parcialmente pedido de isenção temporária de cumprimento dos requisitos previstos nos parágrafos 154.207 (d) e (f) do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 154, em atendimento parcial ao requerimento formulado pela concessionária Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A., operadora do Aeroporto Internacional Guararapes/Gilberto Freyre – Recife/PE, motivada pela presença de obstáculos na área relativa à faixa de pista de pouso e decolagem, na porção anterior à cabeceira 18, na intenção de utilizar trecho de 186,6 metros para a corrida de decolagem, nos moldes de uma *Runway Starter Extension* (RSE) (SEI 12116122).

1.2. Em 31 de março de 2025, a concessionária protocolou inicialmente solicitação de Nível Equivalente de Segurança Operacional (NESO), instruído com estudo aeronáutico sobre a viabilidade de implantação de uma RSE no referido aeródromo, bem como com Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO), sustentando que a redução definitiva da pista de pouso e decolagem teria causado “limitações operacionais que impactam diretamente a capacidade de carga transportada pelas aeronaves, resultando na necessidade de restrição de *payload*, aumento de escalas técnicas não planejadas e, conseqüentemente, na redução da competitividade logística do aeroporto” (SEI 11354434, 11354554 e 11354555).

1.3. Instada a readequar o pedido e o estudo aeronáutico com base na análise e diretrizes técnicas apontadas pela Agência, a concessionária, em 20 de junho de 2025, reformulou o pedido para que seja concedida isenção, em vez de NESO, apresentando também um novo estudo e outros documentos comprobatórios. O pedido de isenção de requisito, que busca um nível aceitável de segurança operacional, justifica-se no caso concreto, tendo-se em conta que não há previsão no regulamento nacional da infraestrutura denominada *Runway Starter Extension* (RSE), de modo a fundamentar um nível equivalente de segurança operacional (SEI 11621817, 11701378, 11701379, 11701381, 11701383 e 11701386).

1.4. Consultada sobre eventual impacto no contrato de concessão e se haveria conflitos para a concessão de isenção para o uso do trecho apenas para aeronaves mais demandantes do que as descritas nas adequações previstas na Fase I-B, a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA) esclareceu que o pleno atendimento aos requisitos referentes à operação de aeronaves de código 3C em regras de voo por instrumentos (IFR) não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, pressupõe a não aplicação de isenções para requisitos abarcados pela operação e código referidos, em observância ao item 6.2.2 do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), Anexo 2 do Contrato de Concessão. Por outro lado, alegou que operações de aeronaves que ultrapassam os requisitos contratuais referentes ao código 3C não são abrangidas pelo item 6.2.2 do PEA, de modo que não demandam análise de óbices contratuais (SEI 11786624 e 11787442).

1.5. Uma vez delimitado o escopo da isenção para aeronaves de código 4C ou superiores, com exceção do Boeing 747-800F – e não sendo, portanto, permitida a utilização do trecho anterior à cabeceira

18 para a corrida de decolagem por aeronaves de código 3C ou inferior –, a SIA demandou a interessada para que apresentasse proposta de Carta de Acordo Operacional, definida junto ao órgão de controle de tráfego aéreo local, com a comprovação de sua deliberação no âmbito do *Runway Safety Team* (RST) – o que foi providenciado pela concessionária em 29 de agosto de 2025 (SEI 11997486, 11997487 e 12013129).

1.6. Após novas tratativas, a área técnica previu uma série de defesas adicionais para mitigar o risco identificado, entre as quais se destacam a adequação da infraestrutura disponível, sobretudo da sinalização horizontal e das luzes, a atualização do Manual de Operações e da Carta de Acordo Operacional junto ao órgão de controle de tráfego aéreo, bem como a elaboração de Carta de Acordo Operacional a ser definida junto aos operadores aéreos (SEI 12105087). Por fim, concluiu pelo deferimento parcial do pedido de isenção, sugerindo que esta seja temporária, por um período de 5 (cinco) anos, contados de sua publicação, até que a matéria seja regulamentada pela ANAC (SEI 12123176 e 12123405).

1.7. Em 1º de outubro de 2025, os autos do processo foram distribuídos a esta Diretoria para relatoria (SEI 12135248).

É o relatório.

TIAGO SOUSA PEREIRA
Diretor

SEI nº 12165866