

**Declaração de Capacidade S26**  
**29/03/2026 a 31/10/2026**

Aeroporto de São Paulo/Congonhas –  
Deputado Freitas Nobre (SBSP)

<b>Aeroporto de São Paulo/Congonhas – Deputado Freitas Nobre</b>
<b>Sigla ICAO:</b> SBSP
<b>Horário de funcionamento:</b> 06h00min às 23h00min
<b>Responsável Técnico:</b> Bertrand Guerra de Carvalho
<b>Telefone de Contato:</b> (11) 5090-9398

## 1 Pista de Pousos e Decolagens

### 1.1 Capacidade de Pista

Aeródromo	Temporada	Tipo	Solicitado Aeroporto	Aprovado CGNA
SBSP	S26	AENA	44	44

Declaração de Capacidade Operacional de Pista e Regras de Alocação				
Aeródromo	R60 – Mov/60min	R15 – Mov/15min	R5 – Mov/5min	Previsão de atraso
Capacidade	44	11	4	Não Aplicável
Alocação Pouso	24	7	3	Não Aplicável
Alocação Decolagem	24	7	3	Não Aplicável

**NOTA 1:** Conforme Declaração de Capacidade W24, desde de **01/01/2025**, os slots de aviação geral foram reduzidos de 8 para 4 mov/h, mantendo a proporção histórica de operações nas pistas auxiliar e principal.

**NOTA 2:** Conforme Declaração de Capacidade W24, mantida a capacidade de 44 mov/h, desde de **01/01/2025**, ficou reservado um buffer de 4 mov/h, contribuindo assim para uma maior folga entre a capacidade teórica de pista aferida pelo DECEA e a capacidade alocada, ao longo do período das obras de adequação e ampliação (Fase 1-B do Contrato de Concessão).

**NOTA 3:** Uma vez concluídas as obras de adequação e ampliação, os 4 mov/h previamente alocados como buffer serão distribuídos como novos slots da aviação comercial, conforme regras vigentes da ANAC à época.

Aviação	W24		S25 a W27	S28*
	até 31/12/2024	desde de 01/01/2025	Período de Obras	Término de Obras
<b>Capacidade Total</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>44</b>
Comercial	36	36	36	<b>40</b>
Geral – Pista Auxiliar	6	<b>3</b>	3	3
Geral – Pista Principal	2	<b>1</b>	1	1
Buffer Obras Fase 1-B	-	<b>4</b>	4	-

\*Estimativa de término de obras.

### 1.1.1 Distribuição de Slots da Pista 17R/35L (Principal)

Hora	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00
Aviação Comercial	32	36	36	35	36	36	36	35	35	35	35	36	36	36	36	35	16
Aviação Geral	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

### 1.1.2 Distribuição de Slots da Pista 17L/35R (Auxiliar)

Hora	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00
Aviação Geral	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

**NOTA 1:** Fica limitada a alocação de aeronaves de baixa performance à 40 movimentos diários, não sendo permitido a alocação de novos voos em nenhuma das duas pistas, conforme Ofício nº 4/SDOP\_ADJ/43928 de 21/08/2019 – DECEA.

## 1.2 Características da Pista

Características da Pista*								
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Largura (m)	Tipo	CAT Aeronave	Auxílios
17R	1760	1883	1760	1660	45	PA-1	4C	PAPI / ALSF-1
35L						PA-1	4C	PAPI
17L	1345	1345	1345	1195	45	NPA	2B	PAPI
35R						NPA	2B	PAPI

\*Conforme Carta ADC em vigor.

## 1.3 Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC)

Categoria Contraincêndio*
7

\*Conforme critérios do RBAC 153.

## 2 Terminal de Passageiros

### 2.1 Características do Terminal

Características Gerais do Terminal de Passageiro					
Balcões de Check-in	Totens	Salas de Emb.	Salas de Desemb.	Portões de Emb.	Esteiras de Rest.
74	32	2	1	22	5

### 2.2 Capacidade de Processamento Terminal de Passageiros

Capacidade Dinâmica do Terminal de Passageiros (pax/hora)	
Doméstico	
Partida	Chegada
3.235	3.645

A capacidade dinâmica descreve o potencial de ocupação horária das áreas críticas do terminal de passageiros. Na alocação dos voos, é adotada uma taxa de ocupação (Load Factor) de 85% do número de assentos ofertados.

**NOTA 1:** A capacidade apresentada para o terminal de passageiros segue o padrão histórico declarado em temporadas anteriores.

**NOTA 2:** Ao término da Fase 1-B do Contrato de Concessão, previsto para Jun/2028, uma vez concluídas as obras de adequação e ampliação, serão aplicáveis os critérios de dimensionamento de capacidade estabelecidos no Anexo 2 do Contrato de Concessão (PEA – Plano de Exploração Aeroportuária).

## 3 Pátio de estacionamento de aeronaves

Pátio/Cod Aeronave*	A	B	C	D	E	F
Pátio Aviação Comercial - Contato			12			
Pátio Aviação Comercial - Remota			18			
Pátio Aviação Geral	4	2				
Pátio Autoridades			2			
Total	4	2	32			

\*Posições declaradas para aeronaves asa fixa. Código de aeronaves com base na envergadura.

### 3.1 Estacionamento de Aeronaves

#### 3.1.1 Pátio Aviação Comercial

- Posições de Contato ("Finger"): 12 (doze) posições código C, com restrições.
- Posições Remotas: 18 (dezoito) posições código C, com restrições.
- Posições Contato + Remotas: 30 (trinta) posições código C, com restrições.

### 3.1.2 Pátio Aviação Executiva

- Pátio Aviação Geral 1: 02 (duas) posições para asa fixa até código A ou 01 (uma) posição para asa fixa até código B ou asa rotativa, com restrições.
- Pátio Aviação Geral 2: 02 (duas) posições para asa fixa código A ou 01 (uma) posição para asa fixa até código B ou asa rotativa, com restrições.

### 3.1.3 Pátio Autoridades

- 02 (duas) posições para asa fixa código C ou asa rotativa, com restrições.
- 01 (uma) posição apenas para asa rotativa.

## 3.2 Restrições Operacionais Pátio Aviação Comercial

Conforme Carta de Acordo Operacional assinada em 12/02/2024, firmada entre as empresas aéreas, com a anuência do órgão regulador (ANAC), fica autorizada a alocação, nas posições de estacionamento 1 a 12, das aeronaves tipo B737-700/800 com Winglet Split Scimitar / Max Advanced Technology Winglet e A319/320/NEO com Sharklet.

Devem ser observadas as seguintes restrições:

- **Todas as posições:** operação somente Nose-in a 90 graus, com saída por pushback.
- **Posições 03 a 11:** impraticável a alocação das aeronaves B737 equipadas com scimitar, B738 equipadas com scimitar e B738 MAX.
- **Posição 05:** impraticável a alocação das aeronaves ATR72, A318, B737, B738, E190 e E195, devido a restrições da ponte de embarque.
- **Posições 01, 05 e 09 a 12:** impraticável a alocação das aeronaves E190 e E195, devido a restrições das pontes de embarque.
- **Posições 01 a 16 e 25 a 28:** impraticável a alocação da aeronave E195 E2.

Na tabela a seguir, que apresenta a compatibilidade de alocação de aeronaves por posição, os campos marcados com “-” se referem às combinações entre posição e modelo de aeronave que podem ser operadas.

Os campos marcados com “C”, “E”, “P” e “S” se referem às combinações entre posição e modelo de aeronave que possuam restrição de, respectivamente, comprimento, envergadura, acoplamento da ponte de embarque e segurança.

As posições 1 a 12 são de contato (ponte de embarque), enquanto as posições de 13 a 29 são remotas (18 no total, em função da criação das posições 24A e 24B).

Posição	Classe Tarifária	A320	A320 S	A319	A318	B737	B737 W	B737 SCIMI TAR	B738 SCIMI TAR	B738	B738 W	B738 MAX	E295 (E195 E2)	E190/5	ATR-72
1	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	C	P	P
2	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	C	-	P
3	Manobra	-	-	-	-	-	-	E/S	E/S	-	-	E/S	C	-	P
4	Manobra	-	-	-	-	-	-	E/S	E/S	-	-	E/S	C	-	P
5	Manobra	-	-	-	P	P	P	E/P/S	E/P/S	P	P	E/P/S	C/P	P	P
6	Manobra	-	-	-	-	-	-	E/S	E/S	-	-	E/S	C	-	P
7	Manobra	-	-	-	-	-	-	E/S	E/S	-	-	E/S	C	-	P
8	Manobra	-	-	-	-	-	-	E/S	E/S	-	-	E/S	C	-	P
9	Manobra	-	-	-	-	-	-	E/S	E/S	-	-	E/S	C	P	P
10	Manobra	-	-	-	-	-	-	E/S	E/S	-	-	E/S	C	P	P
11	Manobra	-	-	-	-	-	-	E/S	E/S	-	-	E/S	C	P	P
12	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	C	P	P
13	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	C	-	-
14	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	C	-	-
15	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	C	-	-
16	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	C	-	-
17	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24A	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24B	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	C	-	-
26	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	C	-	-
27	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	C	-	-
28	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	C	-	-
29	Manobra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

C - COMPRIMENTO  
 E - ENVERGADURA  
 P - PONTE  
 S - SEGURANÇA

**NOTA 1:** Aeronaves não listadas na tabela de compatibilidade do item 3.2 não estão autorizadas a operar nas posições de 1 a 12 sem que tenham sido previamente testadas e aprovadas, em alinhamento com o Operador do Aeródromo.

**NOTA 2:** Aeronaves não compatíveis com a operação em posições de contato ficam limitadas a 18 operações simultâneas, a serem alocadas em posições remotas do pátio da aviação comercial.

**NOTA 3:** Durante a S26, em que o aeroporto continuará a primeira fase de obras, duas posições serão alteradas, reduzindo o nível anterior de restrições:

- A antiga posição 24, anteriormente dedicada para aeronaves de porte entre o C208 e o ATR-72, é realocada e renomeada para 24A, passando a ser compatível com operação de aeronaves código C, sem restrições.
- A antiga posição 30 é substituída pela nova posição 24B, mantendo a compatibilidade com operação de aeronaves código C, sem restrições.

**NOTA 4:** Ainda na S26 está previsto o início da segunda fase de obras, no qual as posições 24A, 24B, 25 a 29 serão substituídas por novas, sem restrições às aeronaves mencionadas na tabela do item 3.2. Ressalta-se que as demais posições não sofrerão alterações e que o total de 30 posições será mantido nesta etapa.

### 3.3 Posições Privativas Hangares Aviação Comercial

As empresas aéreas da aviação comercial que detiverem posições de estacionamento de aeronaves em seus hangares privativos poderão, em alinhamento com o Operador Aeroportuário e com a ANAC/SAS, solicitar a inclusão destas posições como adicionais àquelas declaradas no Pátio da Aviação Comercial.

Na solicitação, a ser formalizada ao Operador Aeroportuário e à ANAC/SAS, deverá constar declaração contendo:

- O quantitativo de posições privativas que se planeja incluir para a programação de estadias;
- Afirmação do compromisso de que essas posições serão efetivamente utilizadas pela referida empresa no sentido de realizar o reboque das aeronaves que estão nas posições públicas de pátio para a posição de hangar, caso essas aeronaves tenham maior tempo de solo, ou ainda sempre que solicitado pelo operador aeroportuário.

Uma vez aprovada a solicitação, tais posições privativas adicionais poderão então ser parametrizadas no software de gestão de slots da ANAC (Score), para fins de programação de estadias diurnas e noturnas de aeronaves da referida empresa aérea.

As posições privativas de hangares deverão priorizar a operação da malha planejada e a realização de manutenções de linha, em ambiente gerido e otimizado pela empresa aérea para a maior eficiência e segurança de sua operação.

### 3.4 Restrições Operacionais Pátio Aviação Geral

Conforme sinalização horizontal implantada, o Pátio Aviação Geral 1 conta com a seguinte ilha de posições:

- Ilha C (posições C1, C3 e C4)
  - 1 aeronave de asa fixa código B ou
  - 2 aeronaves de asa fixa código A ou
  - 1 aeronave de asa rotativa

Conforme sinalização horizontal implantada, o Pátio Aviação Geral 2 conta com as seguintes ilhas de posições:

- Ilha D (posição D2)
  - 1 aeronave tipo asa fixa código A.
- Ilha E (posições E1, E2, E3 e E4)
  - 1 aeronave de asa fixa até código B, ou
  - 2 aeronaves de asa fixa até código A, ou
  - 1 aeronave de asa rotativa

A tabela a seguir apresenta as aeronaves críticas para cada posição dos Pátio de Aviação Geral 1 e 2.

ILHA	POSIÇÃO	MODELO DA AERONAVE CRÍTICA	CÓD. AERONAVE CRÍTICA
C	C1 e C4	PA 34-200/BARON 28	A
	C3	CRJ200 / FALCOM 900 LX	B
	C3	AW 139	Asa Rotativa
D	D2	PA 34-200/BARON 28	A
	E1	KING AIR-350	B
	E1	AW 139	Asa Rotativa
	E2	ERJ 135 / FALCON 900 LX	B
E	E2	AW 139	Asa Rotativa
	E3 e E4	PHENOM 100	A

**NOTA 1:** É necessária a coordenação com a TWR-SP e com o CGA – Centro de Gerenciamento Aeroportuário. Observar as orientações previstas no AIP Brasil, NOTAM e normas aeroportuárias.

**NOTA 2:** Proibida a operação de CARGA no Pátio da Aviação Geral, exceto operações de malote e de interesse de Governo.

### 3.5 Quantidade de Veículos para Transporte de Passageiros

- 21 (vinte e um) ônibus
- 02 (dois) micro-ônibus
- 02 (dois) ambulift

## 4 Tempos de Permanência em solo

- Para efeito de alocação de SLOT no Aeroporto de Congonhas, é necessário que os voos de chegada e partidas sejam relacionados por meio da matrícula da aeronave, para melhor atendimento em termos de planejamento operacional e de alocação de recursos.
- LONGA PERMANÊNCIA: voos de longa permanência de solo (acima de 60 minutos) estarão sujeitos a alocação em posições remotas, em condições normais de operação, ou em posições de contingência.
- CURTA PERMANÊNCIA: voos de curta permanência de solo (entre 30 e 60 minutos) terão prioridade em relação aos de longa permanência para alocação em posições de contato (pontes de embarque).
- As aeronaves em solo estão sujeitas a reboque para uma área definida pelo CGA – Centro de Gerenciamento Aeroportuário, em conjunto com as Empresas Aéreas.
- As posições de estacionamento no pátio principal para efeito de tarifa são consideradas Pátio de Manobras, independente do tempo de utilização.

### 4.1 Tempos Mínimos de solo (voos de trânsito/chegada/partida)

O tempo mínimo de solo referência para alocação de SLOT no Aeroporto de Congonhas é de 30 minutos para posições remotas e nas posições de contato (pontes de embarque).

### 4.2 Tempos Máximos de solo (pátio de manobras)

- O tempo máximo de solo referência para alocação de SLOT no Aeroporto de Congonhas é de 60 minutos.
- Caso a aeronave não assuma outro voo no período de 90 minutos, deve ser rebocada imediatamente após o término do procedimento de desembarque.

#### 4.3 Quantitativo de pernoites por empresa aérea

- A autorização para pernoite no pátio de manobras só será concedida após autorização da Administração Aeroportuária.
- Os voos de pernoite (chegam no dia e partem no outro) devem respeitar os limites de capacidade e a chegada no dia “D” deve ser relacionada com a partida no dia “D+1”.
- Os quantitativos de aeronaves em pernoite (aeronaves que chegam em um dia e partem no outro) autorizados por SBSP são distribuídos conforme a tabela a seguir.

Empresa Aérea	Quantitativo Máximo
AZUL	4
GOL	7
LATAM	7

**NOTA 1:** Casos excedentes deverão ser encaminhados com antecedência para análise e aprovação do CGA/Alocação de recursos, e poderão ser encaminhados para pátio remotos/hangares.

**NOTA 2:** Durante a S26, GOL e LATAM poderão contar, cada uma, com até 2 posições adicionais para pernoite no pátio de manobras, mediante coordenação operacional.

### 5 Nível de Serviço

#### 5.1 ESATA - Empresa de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo

Com a intenção de melhorar o nível de serviço do Aeroporto, recomendamos que as empresas aéreas contratem ESATAs que tenham programa de qualidade e eficiência na prestação de serviços de *handling*. O operador aeroportuário, em busca de operações eficientes e seguras, irá realizar o monitoramento do cumprimento dos procedimentos estabelecidos no MOPS e de SLAs previamente estabelecidas.

## **ANEXO A – PARÂMETROS DE DIMENSIONAMENTO E ALOCAÇÃO**

### **1 Balcões de check-in**

Empresas Aérea	Quantitativo de Balcões	Quantitativo de Totens
Gol Linhas Aéreas S/A (G3)	29	15
LATAM Linhas Aéreas S/A (JJ)	32	11
Azul Linhas Aéreas S/A (AD)	9	6

Os balcões atribuídos a cada companhia aérea devem ser:

- Abertos e tripulados com ao menos 02 (duas) horas de antecedência em relação ao horário de partida para voos domésticos.
- Encerrados com 01 (uma) hora de antecedência em relação ao horário de partida para voos domésticos.

As empresas aéreas devem tripular os balcões em função da demanda, garantindo tempos de fila não superiores a 20 minutos para voos domésticos.

### **2 Restituição de bagagem**

- O aeroporto dispõe de 05 esteiras de restituição de bagagens em um único desembarque.
- O processamento das bagagens é de responsabilidade da empresa áerea.
- Os tempos de restituição de bagagem devem cumprir o disposto nesta Declaração de Capacidade.

Os tempos de restituição aplicados na tabela seguinte são considerados desde o estacionamento da aeronave (calço) até a entrega da última bagagem ao passageiro.

Parâmetro	Primeira bagagem	Última bagagem
Doméstico	10 minutos	15 minutos

### **3 Controle de embarque e inspeção de segurança**

A leitura de bilhete por meio de QR CODE através de controle de acesso automatizado é o recurso aeroportuário utilizado para controle de acesso de passageiros à área restrita.

As informações apresentadas no bilhete deverão seguir as seguintes premissas operacionais:

- O código 2D do cartão de embarque deverá estar legível e compatível com o horário do voo aprovado pelo órgão regulador, ou seja, com as mesmas características do voo, como: código identificador da empresa aérea, destino, horário, etc.

#### **3.1 Canais de inspeção**

- Um canal com 14 equipamentos de raio-x dedicados para a inspeção e acesso de passageiros à sala de embarque.
- Um canal com 01 equipamento de raio-x exclusivo para inspeção e acesso de pessoal de serviços, tripulantes e passageiros da aviação geral ao pátio de manobras.

- Um canal com 01 equipamento de raio-x de inspeção exclusivo para acesso de mercadorias à sala de embarque, e 01 equipamento de raio-x exclusivo para inspeção e acesso de pessoal de serviços e tripulantes à sala de embarque.

## **ANEXO B – PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS**

Todas as empresas com operações de voos e aeronaves em Congonhas devem cumprir rigorosamente as Normas e Instruções Aeroportuárias.

### **1 Pedido de Instalação de Novas Empresas (Voos Regulares)**

O pedido de instalação de nova empresa no aeroporto deverá ser submetido à Administração do Aeroporto paralelamente à solicitação dos voos junto à ANAC.

### **2 Operações Não Autorizadas**

- Operações de voos e/ou aeronaves não autorizadas, bem como a permanência da aeronave sem a devida anuência da administração aeroportuária, serão consideradas como “à revelia” do aeroporto e sujeitas às sanções pertinentes.
- Proibido utilizar os pátios de manobras do Aeroporto para manutenção preventiva de aeronaves e equipamento de handling.
- Não será permitida operação de NACIONALIZAÇÃO e CERTIFICAÇÃO de aeronaves e empresas no Aeroporto.
- Operações com aeronaves do grupo I, não atreladas à malha aérea destinadas ao Aeroporto de Congonhas, deverão consultar previamente a administração do aeroporto para verificar disponibilidade de infraestrutura.
- Não será permitida a utilização do Aeroporto de Congonhas como alternativo, salvo contingenciamento do CGNA.
- Devido restrições de infraestrutura, os voos de transporte de passageiros da aviação comercial regular com origem em aeroportos com o nível de inspeção inferior ao do SBSP, conforme preconizado no DAVSEC 01-2015, revisão O, de 04/11/2022, deverão ser consultados previamente a administração do aeroporto.

### **3 Operações Diferentes dos Slots Alocados**

Voos com adiantamentos ou atrasos superiores a 15 (quinze) minutos do SLOT alocado serão objeto de monitoramento e controle junto à ANAC.

NOTA: Para os casos de contingências operacionais, deverão ser consultados previamente o Centro de Gerenciamento Aeroportuário – CGA que, em conjunto com as demais áreas do Aeroporto, efetuarão a avaliação dos impactos nos fluxos de passageiros, aeronaves, bagagens e cargas.

A execução das operações conforme o planejamento é uma premissa importante na determinação da capacidade do aeroporto e na consequente alocação de infraestrutura, de modo que a não coordenação em casos de antecipações ou atrasos poderá incorrer em degradação do nível de serviço para o voo específico (tais como a operação em posição remota e a espera para liberação de posição de estacionamento) e para a manutenção do nível de serviço do aeroporto.

## 4 Teste de Motores

O procedimento de check de motores na área de movimento será realizado exclusivamente na pista auxiliar (17L/35R), sendo necessária a coordenação prévia com o CGNA, a TWR-SP, e o CGA – Centro de Gerenciamento Aeroportuário. Casos imprevistos deverão ser consultados e aprovados antecipadamente.

Em atendimento à Carta de Acordo Operacional entre TWR-SP e operador do aeródromo de São Paulo/Congonhas, firmado em 08/12/2023, as solicitações de check de motores em “idle” e testes de APU solicitadas pelos hangares para realização em seus respectivos pátios deverão ser submetidas à autorização da Fiscalização de Campo de Voo, considerando a responsabilidade total dos hangares quanto às questões de segurança e interferências por ruído aeronáutico emitidas em suas dependências.

Devido a restrições de ruído, os testes de motores devem se atentar aos limites de horários estabelecidos na Resolução ANAC Nº 55, de 08 de outubro de 2008, bem como nos acordos operacionais vigentes.

Contatos CGA – Centro de Gerenciamento Aeroportuário:

- Coordenação de COA: +55 11 91935-2818
- Encarregado de COA: +55 11 91950-8596

## ANEXO C – CRONOGRAMA DE OBRAS

Em consonância com as premissas de transparência e de comunicação com o mercado, esta Concessionária apresentou o faseamento das obras da Fase 1-B na reunião do Comitê de Eficiência Operacional do Aeroporto de Congonhas, realizada em 17 de abril de 2025, em que foram convidados representantes da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da Associação Brasileira das Empresas Aéreas – ABEAR, do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea - CGNA, Centro Regional de Controle do Espaço Aéreo Sudeste – CRCEA-SE, e companhias aéreas que operam no aeroporto.

Na S26 está prevista a continuidade do projeto de retrofit nas pontes de embarque. Para mitigar os impactos no pátio e terminal de passageiros, conforme previsto na declaração da S25, foram implementadas as ações de mitigação previamente elencadas: (i) criação de posição adicional na fase 1 de obras, de modo a compensar a inoperância da posição que estiver com o retrofit da ponte; (ii) interdição de apenas uma ponte de embarque por vez, tornando-a inoperante durante a intervenção; (iii) ampliação da sala de embarque remota, concluída em julho de 2025; e (iv) aquisição de dez novos ônibus elétricos mais eficientes e sustentáveis. Ressalta-se ainda que o início do retrofit foi em setembro de 2025, com previsão de conclusão em outubro de 2026.

Ao longo da S26, estará em curso a fase inicial das obras de adequação e ampliação e está previsto o início da segunda fase, sem previsão de impactos em capacidade. Destaca-se, no entanto, o importante papel do buffer de 4 mov/h, que será mantido para fins de absorção de impactos de intercorrências menores e para permitir maior flexibilidade a decisões colaborativas sobre como proceder em quaisquer casos específicos de intervenções no lado ar.