



VOTO

PROCESSO: 00058.524342/2017-10

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

RELATOR: RICARDO FENELON JUNIOR

1. ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seus artigos 8º e 11, estabelece a competência da ANAC para adotar as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, bem como a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo desta Agência.

1.2. Considerando que a proposta da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI visa flexibilizar requisitos de infraestrutura e facilitar operações de aeronaves com maiores dimensões, a presente proposta de alteração do RBAC 154 internalizou todas as alterações apresentadas pela OACI na *State Letter 44* (SEI 0912826).

1.3. As alterações têm como principais objetivos possibilitar o fomento à aviação brasileira e a redução de custos pelas partes envolvidas, sem que haja perdas nos níveis adequados de segurança operacional. Assim, meses antes da data prevista pela OACI, foram envidados esforços para implementação das modificações no RBAC 154, que já espelham as alterações do Anexo 14 em andamento naquela Organização.

1.4. Os estudos realizados pela OACI revelaram um significativo excesso na determinação de requisitos no atual Anexo 14, fato este que dificulta a acomodação de aeronaves de maior porte e o aumento de tráfego nos aeródromos. Como as aeronaves modernas possuem sistemas muito precisos de orientação para aterrissagem, decolagem e taxiamento, verifica-se oportuno atualizar os requisitos do normativo brasileiro com base nos dados de segurança coletados, de modo a garantir que os parâmetros sejam baseados em informações atuais, confiáveis e testadas cientificamente.

1.5. De maneira geral, a proposta se baseia principalmente na redefinição da metodologia de estabelecimento do Código de Referência do Aeródromo, que hoje é definido por dois elementos: pelo comprimento básico de pista e pela combinação da distância entre as rodas externas do trem de pouso principal com a envergadura da maior aeronave a operar no aeródromo. Atualmente, todos os requisitos de infraestrutura aplicáveis ao aeródromo são definidos com base nesse Código. No que tange ao segundo elemento, por exemplo, a largura de uma pista de táxi depende da envergadura da aeronave. Tal situação é incoerente, pois a envergadura, na prática, é indiferente para determinação da largura da pista de táxi.

1.6. Assim, verificando que tal metodologia, em vigor há mais de 30 anos, gera níveis de exigência acima dos necessários para a operação, reconheceu-se a necessidade de desassociar o segundo elemento do Código. Em outras palavras, no exemplo citado, a largura de uma pista de táxi passa a não depender da envergadura da aeronave, mas sim da distância entre as rodas externas do trem de pouso (OMGWS – *Outer Main Gear Wheel Span*), propiciando uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária.

1.7. A redefinição de tal metodologia, em conjunto com demais estudos, permitiram a alteração de diversos requisitos, dos quais aponto:

- I - alteração de larguras de pistas de pouso e decolagem de 60m para 45m, no caso de operação de aeronaves com distância entre as rodas do trem de pouso superiores a 14m, sem referência à envergadura da aeronave;
- II - inclusão da recomendação para que pistas de código F sejam providas de acostamento, considerando a redução da largura da pista de 60m para 45m;
- III - alteração das larguras de acostamento para pistas de pouso e decolagem, para associá-las, além da envergadura da aeronave, à distância entre as rodas do trem de pouso, bem como para diferenciar os casos de aeronaves código F com 2 ou 3 motores das aeronaves com 4 motores;
- IV - redução da exigência de resistência do pavimento de acostamento da pista de pouso e decolagem, para que esta seja provida apenas na porção dos 30m entre a borda e o eixo da pista;
- V - inclusão de recomendações para a superfície dos acostamentos de pistas de pouso e decolagem, especialmente no caso de aeronaves código F;
- VI - redução dos afastamentos entre a roda externa do trem de pouso, a borda da pista de táxi e a borda da área de giro, vinculando esses afastamentos somente à distância entre as rodas do trem de pouso;
- VII - redução das larguras das faixas de pista, considerando estudos de fabricantes de aeronaves ponderados pela OACI;
- VIII - redução de larguras de pistas de táxi e suas faixas de pista, vinculando-as somente à distância entre as rodas do trem de pouso;
- IX - redução da separação entre pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi paralelas e inclusão de especificação de distâncias para códigos 3E e 3F; e
- X - redução das larguras de acostamento de pista de táxi, passando a considerar apenas os motores internos das aeronaves, por estarem mais próximos do solo.

1.8. Com relação aos impactos dessas alterações, no enfoque da segurança operacional verifica-se que o impacto é neutro; no enfoque do *security*, não foram identificados impactos; em relação ao meio ambiente, o impacto é positivo, pois evita expansões ou realocações desnecessárias, possibilitando uso mais eficiente da superfície terrestre, com menor dispêndio de recursos naturais. Vale destacar ainda que há impactos positivos no uso das infraestruturas existentes, aumentando a capacidade e a eficiência, especialmente em aeródromos saturados.

1.9. A alteração também permitirá uma diminuição geral de custos tanto pelo Estado quanto pela indústria e pelos operadores aéreos. A migração da certificação dos aeródromos existentes de código E para o código F se tornará mais acessível devido à redução de custos e à menor necessidade de estudos. Também poderão ser aceitas, com maior simplicidade, operações de aeronaves código F em infraestruturas código E. As empresas aéreas que não conseguem operar aeronaves de código F em certas rotas devido às restrições atuais poderão ter oportunidades de implantar sua frota sem grandes dificuldades. Os custos anuais de manutenção também devem ser reduzidos com tais flexibilizações normativas.

1.10. A OACI estima que cerca de 80% dos aeroportos de códigos D, E e F em 140 Estados poderão se beneficiar das mudanças. No cenário brasileiro, a incorporação dos novos padrões da OACI permitirá eventual reavaliação de diversos investimentos programados. Assim, os seguintes requisitos contratuais podem ser impactados com a aprovação das alterações propostas ao RBAC 154: construção, alargamento e ampliação de pistas de pouso e decolagem e de pistas de táxi; adequações de faixas de pistas e faixas preparadas; retirada de obstáculos de faixas de pista; e adequações de separações entre pistas de táxi e pistas de pouso e decolagem (item 4.2, SEI 1351300).

1.11. No entanto, conforme apontado pela Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA, a avaliação exaustiva dos impactos, em cada contrato, somente poderá ser realizada no caso concreto (SEI 1351300 e SEI 1554386). Assim, entende-se adequado o notório levantamento realizado pela SIA e pela SRA, uma vez que já registraram as principais repercussões das alterações nos contratos (SEI 1354025, 1354538 e 1351300).

1.12. Por fim, conforme estudos apresentados pela OACI e análises realizadas pela SIA, conclui-se que a proposta de alteração do RBAC 154 é tecnicamente plausível, tendo em vista a garantia dos níveis de segurança operacional, o alinhamento internacional e a redução de custos para os diversos entes envolvidos.

2. CONCLUSÃO

2.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à aprovação de emenda ao RBAC 154, nos termos apresentados pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA (SEI 1566924).

2.2. É como voto.

Ricardo Fenelon Junior

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior, Diretor**, em 07/03/2018, às 10:27, 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 <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1531142** e o código CRC **AFF91D69**.