



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 seu art. 8º, estabelece a competência da Agência 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. Por sua vez, o art. 24, inciso VIII, do Anexo do Decreto nº 5.731, de 20/03/2006, estabelece que compete, de forma indelegável, à Diretoria Colegiada da ANAC o exercício do poder normativo da Agência. Nesse sentido, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA, no uso da competência estabelecida no art. 33 do Regimento Interno da ANAC, após amplo estudo, submeteu a esta Diretoria a presente proposta de realização de audiência pública para revisão do RBAC 154.

1.2. A proposta pretende rever diversos requisitos de infraestrutura aeroportuária, especialmente com relação a larguras de pistas e de faixas de pistas de aeródromos de grande porte. A presente revisão parte de proposta apresentada pela OACI em abril do corrente ano, quando a referida Organização previu a efetividade das alterações para novembro de 2018, com efeitos no Volume I do Anexo 14 à Convenção de Chicago e no PANS *Aerodromes* (DOC 9981).

1.3. Considerando que a proposta da OACI visa flexibilizar requisitos de infraestrutura e permitir operações com aeronaves de maiores dimensões, foi apresentada a presente proposta de alteração normativa, observada a possibilidade de fomento à aviação brasileira e redução de custos. Nesse aspecto, há a previsão de implantação das modificações no RBAC 154 antes mesmo da data prevista pela OACI.

1.4. Quanto aos requisitos atuais, estudos revelaram um significativo excesso em certas especificações como, por exemplo, incrementos que são excessivos para a operação segura de aeronaves. Esse excesso dificulta a acomodação de aeronaves maiores e o aumento de tráfego nos aeródromos. Como as aeronaves modernas possuem sistemas que oferecem orientação muito precisa para aterrissagem, decolagem e taxiamento, é oportuno revisar os parâmetros relevantes com base nos dados de segurança disponíveis, de modo a garantir que os requisitos sejam baseados em informações confiáveis, comprováveis e testadas cientificamente.

1.5. Considerando os estudos realizados ao longo dos anos, percebe-se que o impacto das mudanças para a segurança operacional é neutro, e para os aspectos de *security* não há impacto identificado. Quanto ao meio ambiente, o impacto é positivo, pois evita expansões ou realocações desnecessárias, possibilitando um uso mais eficiente da superfície terrestre, dependendo menos dos recursos naturais. Ainda, há impactos positivos no uso das infraestruturas existentes, aumentando a capacidade e a eficiência, especialmente em aeródromos congestionados. A OACI prevê que 80% dos aeroportos dos códigos de operação D, E e F em 140 Estados se beneficiariam dessas mudanças. Nesse aspecto, diversos aeródromos brasileiros de grande porte podem ser beneficiados. No cenário específico brasileiro, a incorporação dos novos padrões da OACI permitirá eventual reavaliação de diversos investimentos programados.

1.6. No que tange ao uso de recursos, há uma diminuição geral de custos tanto pelo Estado, quanto pela indústria e pelos operadores. A certificação dos aeródromos existentes do código E para o código F será mais fácil devido à redução de custos e à menor necessidade de estudos. Também poderão ser aceitas, com menor dificuldade, as operações de aeronaves código F nas infraestruturas hoje existentes. As companhias aéreas que não conseguem operar aeronaves de código F em certas rotas devido às restrições atuais poderão ter oportunidades de implantar sua frota sem maiores complicadores. Os custos anuais de manutenção também devem ser reduzidos com tais flexibilizações normativas.

1.7. Conforme estudos apresentados pela OACI e análises realizadas pela SIA, conclui-se que é tecnicamente plausível a incorporação das alterações propostas pela OACI ao RBAC 154, tendo em vista a garantia dos níveis de segurança operacional e a redução de custos para os diversos entes envolvidos.

1.8. Por fim, em razão das alterações dos atos normativos em questão afetarem direitos de agentes econômicos, e nos termos do Art. 27 da Lei nº 11.182, de 27/09/2005 e da Instrução Normativa ANAC nº 18, de 17/02/2009, a proposta deverá ser submetida a audiência pública, com vistas a viabilizar a ampla discussão da proposta normativa e a subsidiar o processo decisório da Agência.

2. CONCLUSÃO

2.9. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à instauração de audiência pública para a proposta de alteração do RBAC 154, pelo prazo de 30 dias.

2.10. Determino à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA e à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA que, desde já, iniciem a averiguação precisa dos impactos para os aeroportos concedidos. Tal averiguação deve ser relatada quando da apreciação final da proposta de Emenda após a Audiência Pública.

2.11. Determino, ainda, que a SIA realize as coordenações necessárias junto ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, especialmente no que tange à interface entre o RBAC 154 e a Portaria nº 957/GC3 do Comando da Aeronáutica.

2.12. É como voto.

Ricardo Fenelon Junior

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior, Diretor**, em 03/10/2017, às 17:15, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1091786** e o código CRC **9A90E27B**.