



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.023352/2019-96	Unidade Responsável (Sigla):	GCOP e GTNO/SIA
Assunto do normativo:	Estudo das propostas de revisão de requisitos atinentes à manutenção de áreas pavimentadas e ao planejamento e à execução de obras em aeroportos.		
Tipo de ato normativo:	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

Em síntese, destacam-se os seguintes problemas relacionados aos requisitos atinentes à manutenção de áreas pavimentadas e ao planejamento e à execução de obras em aeroportos:

Problema 1: Avaliação funcional de pavimento aeroportuário

O RBAC nº 153, desde a sua redação original (Emenda nº 00) até a Emenda nº 04, estabelece no parágrafo 153.203(b)(1)(i) que o operador de aeródromo deve manter as condições funcionais da área operacional conforme aceito pela ANAC. Porém, não é esclarecido na norma em tela, o que é aceito pelo ANAC em termos de manutenção das condições funcionais das áreas pavimentadas.

Dessa forma, o problema decorre basicamente do texto do parágrafo 153.203(b)(1)(i) do RBAC nº 153, que dispõe da seguinte redação:

(b) O operador de aeródromo deve atender aos seguintes requisitos quanto às áreas pavimentadas inseridas na área operacional:

(1) Estrutura e funcionalidade do pavimento:

*(i) O operador de aeródromo deve manter as condições estruturais e funcionais da área operacional **conforme aceito pela ANAC**. (grifo nosso)*

Assim, a Agência exige dos operadores de aeródromo que mantenham a funcionalidade do pavimento da área operacional, mas não esclarece na norma em tela, o que é aceito pela ANAC em termos de manutenção das condições funcionais das áreas pavimentadas.

Como consequência da falta de detalhamento da norma em vigor, temos:

- Regulado não conhece de antemão a metodologia aceita pela Agência, gerando insegurança regulatória no setor; e
- Dificuldade de padronização interna para avaliação e fiscalização da condição funcional dos pavimentos aeroportuários. Assim, toda a responsabilidade pelo aceite ou rejeição da metodologia de avaliação da condição funcional de pavimento apresentado pelo regulado recai sobre o servidor responsável pela avaliação.

Problema 2: Conjunto AISO/PESO

O RBAC nº 153 estabelece no parágrafo 153.227(a) que:

(a) O operador de aeródromo deve, em seu planejamento e execução de obra ou serviço de manutenção, estabelecer e documentar ações capazes de atender ao parágrafo 153.225(a) por meio de AISO e PESO quando:

(1) a obra ou serviço de manutenção ocorrer dentro da área operacional;

(2) a obra ou serviço de manutenção afetar a normalidade das operações aéreas.

Já o parágrafo 153.227(b) do referido regulamento, elenca as situações nas quais o conjunto AISO/PESO deve ser enviado à ANAC antes da execução de obra ou serviço de manutenção, quais sejam: i) quando ocorrer alteração de distâncias declaradas de pista de pouso e decolagem; ii) quando ocorrer interdição total ou parcial de pista de pouso e decolagem; e iii) quando ocorrer impacto em horário de transporte (HOTRAN).

Em que pese o regulamento tentar elencar de maneira responsável, para o envio do conjunto AISO/PESO à ANAC, as situações consideradas mais críticas em termos de risco às operações, no tocante à execução de obras ou serviços de manutenção, visto que engloba os cenários nos quais a pista de pouso e decolagem está presente, percebeu-se, ao longo do tempo, que a forma como o texto está escrito pode fornecer margens de interpretações diferentes para circunstâncias semelhantes.

Problema 3: Informativo sobre obras e serviços de manutenção - IOS

Entende-se que a seção 153.229 do RBAC nº 153, que trata do Informativo sobre obras e serviços de manutenção – IOS, necessita de revisão pontual. Quanto à situação de impacto em horário de transporte (HOTRAN) que a seção prevê para o encaminhamento de IOS, constata-se não haver mais sentido, visto que o próprio conceito e sistema de HOTRAN não são mais utilizados pela ANAC, sendo substituído pelo sistema de registro de voos, conforme Resolução nº 440, de 9 de agosto de 2017, que estabelece as regras para o processo de registro dos serviços de transporte aéreo.

Além disso, as melhorias implementadas no processo de anuência de obras e serviços de manutenção com a publicação da Portaria nº 3.352/SIA, de 30 de outubro de 2018, também acarretarem em necessidade de revisão pontual da seção, em virtude do estabelecimento de profundas alterações processuais relativas à solicitação de Autorização Prévia de Modificação de Características Físicas em Aeródromos Público, ao encaminhamento do Informativo sobre Obras e Serviços de Manutenção – IOS, à apresentação da Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional e Procedimentos Específicos de Segurança Operacional - conjunto AISO/PESO e à solicitação de Divulgação de Informações Aeronáuticas relacionadas aos serviços, que atualmente são realizados simultaneamente e por meio de um requerimento único, qual seja, “Requerimento de Anuência para Obra ou Serviço de Manutenção em Aeródromo Público”, disponibilizado no endereço eletrônico da ANAC.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

Problema 1: Avaliação funcional de pavimento aeroportuário

No esforço para analisar as alternativas regulatórias para avaliação das condições funcionais de pavimentos aeroportuários, considerou-se a possibilidade de adoção pela Agência de um dos três métodos identificados no estudo, quais sejam: i) Índice de Gravidade Global - IGG; ii) *Índice de Service* - IS; e iii) Pavement Condition Index - PCI.

i) Índice de Gravidade Global – IGG.

Tal alternativa não obteve êxito. Pois, o método descrito na norma DNIT 006/2003 – PRO, Avaliação objetiva da superfície de pavimentos flexíveis e semi-rígidos – Procedimentos, que avalia o Índice de Gravidade Global (IGG) de pavimentos tipo flexíveis e semi-rígidos, tem aplicabilidade para pavimentos rodoviários, carecendo de estudos e pesquisas quanto à sua utilização e aplicação em pavimentos aeroportuários.

ii) Índice de Service - IS

Tal alternativa não obteve sucesso. Pois, baseado nas pesquisas realizadas neste estudo, o método descrito na norma Méthode indice de service - STBA, que avalia o índice de service (IS) de pavimentos aeroportuários, é utilizado basicamente pela autoridade de aviação civil francesa. Ademais, o método IS é uma adaptação do método PCI para a realidade francesa. Por fim, o guia “Méthode indice de service - STBA” encontra-se escrito em francês, tornando-se uma barreira para seu entendimento por grande parte dos regulados, bem como dentro da Agência.

iii) Pavement Condition Index – PCI

O método PCI, normatizado em ASTM D5340, Standard Test Method for Airport Pavement Condition Index Surveys, foi indicado no estudo como metodologia para avaliação das condições funcionais de pavimentos aeroportuários, em função dos seguintes motivos:

- aplicável para pavimentos aeroportuários;
- aplicável tanto para pavimentos flexíveis quanto para rígidos;
- adotado por diversas organizações no mundo;
- inúmeros trabalhos técnicos e científicos baseados nessa metodologia, inclusive no Brasil;
- fornece um índice objetivo para avaliação funcional de pavimentos aeroportuários;
- quantifica os defeitos e o seu nível de severidade;
- fornece subsídios à administração aeroportuária quanto à decisão das estratégias de manutenção e reabilitação (M&R) dos pavimentos, dessa forma, auxiliando no gerenciamento eficaz dos recursos;
- fornece uma análise indireta de potencial FOD, irregularidade e de possíveis danos estruturais do pavimento;
- método de escolha aleatória das amostras a serem investigadas; e
- padronização de um índice de classificação da condição funcional de pavimento para os aeródromos civis públicos brasileiros que processam voos regulares permitindo o estabelecimento de um processo sistemático e otimizado de acompanhamento, controle e fiscalização desses regulados pela Agência.

Definido o método PCI como melhor padrão regulatório que poderia ser adotado pela Agência e visando solucionar o problema apresentado, foram propostas três alternativas regulatórias para revisão da regra relativa à avaliação funcional de pavimentos aeroportuários contida no parágrafo 153.203(b)(1)(i) do RBAC nº 153.

i) alternativa 01

Como alternativa 01, vislumbra-se manter o cenário atual. Portanto, a Agência continuaria exigindo dos operadores de aeródromo que mantenham a funcionalidade do pavimento da aérea operacional, mas não esclarecendo na norma em tela, o que é aceito pela ANAC em termos de manutenção das condições funcionais das áreas pavimentadas.

PONTOS POSITIVOS - i) a alternativa não apresenta custos administrativos para a Agência.

PONTOS NEGATIVOS - i) por outro lado, não elimina o problema identificado.

ii) alternativa 02

Como alternativa 02, propõe-se, inicialmente, a definição do plano de amostragem do método PCI para as classes de aeródromo IB a IV do RBAC nº 153, ou seja, para todos os aeródromos civis públicos brasileiros que processam voos regulares; em seguida, a definição da frequência para avaliação funcional e as infraestruturas a serem avaliadas por essas classes de aeródromo. Confira-se:

	Classe IB		Classe II		Classe III		Classe IV	
Elemento	RWY	TWY e pátio	RWY	TWY e pátio	RWY	TWY e pátio	RWY	TWY e pátio
Frequência (em meses)	24	48	24	48	18	36	12	24

PONTOS POSITIVOS - i) a alternativa permite o alinhamento com os diversos órgãos internacionais que tratam da matéria; ii) reconhece que aeródromos mais complexos (e.g. classe IV) requerem um tratamento mais exigente do que aeródromo menos complexos (e.g. classe IB), diferenciando-se a frequência de avaliação funcional do pavimento considerando as diferentes classes de aeródromos; iii) trata com maior exigência a infraestrutura que necessita de uma melhor qualidade do pavimento em face da complexidade da operação observada nessa infraestrutura, diferenciando-se a frequência de avaliação funcional do pavimento considerando as diferentes infraestruturas a serem avaliadas; iv) permite o monitoramento da condição funcional de toda área pavimentada (pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento) dos aeródromos civis públicos brasileiros que processam voos regulares; v) além de possibilitar a padronização de um índice de classificação da condição funcional de pavimento para os aeródromos civis públicos brasileiros que processam voos regulares permitindo o estabelecimento de um processo sistemático e otimizado de acompanhamento, controle e fiscalização desses regulados pela Agência.

PONTOS NEGATIVOS - i) em contrapartida, é a alternativa com maior custo de implementação para os regulados afetados.

iii) alternativa 03

Como alternativa 03, propõe-se solicitar o PCI para as mesmas classes de aeródromos, na mesma periodicidade e plano de amostragem da alternativa 02, porém apenas para as pistas de pouso e decolagem. Dessa forma, a única diferenciação da alternativa 03 quando comparado com a alternativa 02 é a limitação da exigência de levantamento da condição funcional apenas para as pistas de pouso e decolagem, em função do maior potencial de danos às aeronaves de um pavimento em um nível de serventia inferior decorrente da maior velocidade dos equipamentos e do *jet blast* durante as operações.

PONTOS POSITIVOS - i) reconhece que aeródromos mais complexos (e.g. classe IV) requerem um tratamento mais exigente do que aeródromo menos complexos (e.g. classe IB), diferenciando-se a frequência de avaliação funcional do pavimento considerando as diferentes classes de aeródromos; ii) permite o monitoramento da condição funcional dos pavimentos das pistas de pouso e decolagem dos aeródromos civis públicos brasileiros que processam voos regulares; e iii) possui um custo total anual de implementação para os regulados afetados 12,47% inferior aos custos da alternativa 02.

PONTOS NEGATIVOS - i) esta alternativa, entretanto, não permite o monitoramento da condição funcional dos pavimentos das pistas de táxi e dos pátios de estacionamento; e ii) apresenta um desalinhamento com os diversos órgãos internacionais, por não considerar a avaliação da condição funcional dos pavimentos das pistas de táxi e dos pátios de estacionamento.

Escolha regulatória

De todo o exposto, decidiu-se que a alternativa 02 é a opção regulatória ótimo de aplicação do método e que esse cenário deve ser implementado e regulado no RBAC nº 153.

Essa decisão justifica-se pelos motivos que seguem:

- Alinhamento da alternativa com os diversos órgãos internacionais que tratam da matéria;
- Diferenciação da frequência de avaliação funcional do pavimento considerando as diferentes classes de aeródromos. Dessa forma, a ANAC reconhece que aeródromos mais complexos (e.g. classe IV) requerem um tratamento mais exigente do que aeródromo menos complexos (e.g. classe IB);
- Diferenciação da frequência de avaliação funcional do pavimento considerando as diferentes infraestruturas a serem avaliadas. Assim, a Agência trata com maior exigência a infraestrutura que necessita de uma melhor qualidade do pavimento em face da complexidade da operação observada nessa infraestrutura;
- Necessidade de monitoramento da condição funcional dos pavimentos dos aeródromos civis públicos brasileiros que processam voos regulares; e
- Padronização de um índice de classificação da condição funcional de pavimento para os aeródromos civis públicos brasileiros que processam voos regulares permitindo o estabelecimento de um processo sistemático e otimizado de acompanhamento, controle e fiscalização desses regulados pela Agência.

Problema 2: Conjunto AISO/PESO

Visando solucionar o problema apresentado, foram propostas três alternativas regulatórias para revisão das regras relativas ao envio do conjunto AISO/PESO à ANAC contidas na seção 153.227 do RBAC nº

153.

i) alternativa 01

Como alternativa 01, vislumbra-se manter o cenário atual, ou seja, permanecer com as situações nas quais o conjunto AISO/PESO deve ser enviado à ANAC antes da execução de obra ou serviço de manutenção inalteradas.

PONTOS POSITIVOS - i) a alternativa não apresenta custos administrativos para a Agência.

PONTOS NEGATIVOS - i) não elimina, contudo, o problema identificado.

ii) alternativa 02

Com a alternativa 02, propõe-se a revogação do parágrafo 153.227(b), ou seja, o envio do conjunto AISO/PESO seria dispensado em qualquer situação, para qualquer classe de aeródromo.

PONTOS POSITIVOS - i) a aplicação da presente alternativa prevê uma flexibilização da regra vigente.

PONTOS NEGATIVOS - i) entretanto, com a dispensa do encaminhamento do conjunto AISO/PESO, o cenário de execução dos serviços não seria plenamente conhecido e vários aspectos ligados à segurança das operações durante a execução de obras e serviços de manutenção poderiam ser negligenciados no caso de não conhecimento do conjunto AISO/PESO correspondente. Dessa forma, acarretando em riscos inaceitáveis quanto à segurança das operações aéreas no aeródromo. Exemplificando a situação descrita, a GTEM avaliou e deferiu entre janeiro de 2018 a outubro de 2019 um total de 134 conjuntos AISO/PESO. Para a aprovação desses processos foram necessárias 191 análises técnicas, o que levou a uma taxa de sobrestamento de 30% dos documentos avaliados. Portanto, 30% das propostas de obras avaliadas por essa Gerência Técnica foram entendidas como inadequadas por não contemplarem todas as defesas e medidas mitigadoras necessárias para a obtenção de um nível aceitável de segurança operacional, como por exemplo deficiência das sinalizações propostas, distâncias declaradas incorretas, área de *jet blast* insuficiente, entre outros. Avaliando apenas o quantitativo de conjuntos AISO/PESO dos aeroportos Classe IV, apesar da maioria desses aeroportos estarem certificados, a taxa de sobrestamento dos processos de AISO/PESO sobe para 40%, o que mostra que apesar de um maior grau de maturidade do SGSO, a realização de uma obra próxima à pista de pouso e decolagem desses aeroportos é bem mais complexa principalmente pela dificuldade do fechamento dessas pistas dado seu grande volume de operação. Assim, entende-se como não adequada a dispensa do envio do conjunto AISO/PESO visto que estaríamos aumentando o risco da ocorrência de acidentes ou incidentes nos aeroportos durante as obras ou serviços de manutenção, situação que por si só, mesmo com a análise a aprovação dos AISO/PESO pela ANAC, já pode ser entendida como menos segura do que operação normal do aeroporto.

iii) alternativa 03

No esforço de avaliar outra alternativa regulatória para mitigação do problema identificado, propõe-se a alteração do texto do parágrafo 153.227(b) para que o envio do conjunto AISO/PESO seja obrigatório sempre que a execução da obra ou serviço de manutenção esteja localizada na faixa de pista da pista de pouso e decolagem, RESA e/ou quando houver fechamento total ou parcial da pista de pouso e decolagem mesmo quando a execução da obra ou serviço de manutenção estiver localizada fora das áreas mencionadas anteriormente.

PONTOS POSITIVOS - i) dado que, com a alternativa proposta, a avaliação de interditar/fechar ou não a pista de pouso e decolagem feita pelo operador de aeródromo não seria o elemento primordial para definir se o conjunto AISO/PESO deve ser ou não enviado à Agência. Com o conhecimento do conjunto AISO/PESO, a ANAC poderá ratificar ou não o cenário proposto pelo operador de aeródromo para obras ou serviços de manutenção no interior da faixa de pista. Garantindo, assim, um nível de risco aceitável quanto à segurança das operações aéreas no aeródromo.

PONTOS NEGATIVOS - i) ampliação dos casos em que o conjunto AISO/PESO deve obrigatoriamente ser enviado à ANAC.

Escolha regulatória

Ante o exposto, considerando a garantia de um nível de risco aceitável quanto à segurança das operações aéreas no aeródromo, decidiu-se selecionar a alternativa 03 como opção regulatória.

Problema 3: Informativo sobre obras e serviços de manutenção - IOS

Conforme explanado no item anterior, a seção 153.229 do RBAC nº 153 necessita apenas de uma revisão pontual, sendo prescindível a apresentação de alternativas regulatórias para o saneamento do problema identificado. À vista disso, como revisão da referida seção, teríamos:

- Exclusão dos requisitos que mencionam “impacto em horário de transporte (HOTRAN)”, visto que o próprio conceito e sistema de HOTRAN foram suprimidos dentro da ANAC, sendo substituído pelo sistema de registro de voos; e
- Exclusão do parágrafo 153.229(e) que dispõe que “o IOS relativo à obra que implique alteração no cadastro de aeródromos somente será aceito se o pedido de autorização prévia de modificação de suas características tiver sido protocolado na ANAC, conforme regulamentação específica de cadastramento de aeródromos”, dado que atualmente a própria solicitação de autorização prévia é realizada juntamente com o encaminhamento do IOS, por meio do “Requerimento de Anuência para Obra ou Serviço de Manutenção”.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Com o estabelecimento de orientações e procedimentos claros e objetivos para que os operadores de aeródromo realizem avaliação da condição funcional de pavimentos aeroportuários mitiga-se a insegurança regulatória existente acerca do tema. Deste modo, melhorando o entendimento do objetivo da norma por parte do regulado. Bem como, determina-se uma padronização da metodologia de avaliação da condição funcional de pavimentos aeroportuários pelos servidores da SIA, com a finalidade de dar transparência e tratamento isonômico a petições de mesmo objeto.

Com a ampliação dos casos em que o conjunto AISO/PESO deve obrigatoriamente ser enviado à ANAC, vislumbra-se a garantia de um nível de risco aceitável quanto à segurança das operações aéreas no aeródromo devido a possibilidade dos servidores da SIA ratificarem ou não o cenário proposto pelo operador de aeródromo para obras ou serviços de manutenção no interior da faixa de pista. Tornando, assim o acompanhamento, o controle e a fiscalização desses regulados pela Agência mais eficazes.

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Divulgação das mudanças aos agentes regulados e orientação aos servidores da Agência que atuam nos processos de avaliação de pavimentos aeroportuários e obras e serviços de engenharia em aeródromos	Juntamente com a publicação do ato	-
Regulados	-	-	-
Outros Órgãos	-	-	-

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 8º, XXI;

Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, art. 12, III.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se

posicionaram sobre o assunto?

A alteração proposta limita-se a parâmetros de manutenção aeroportuária, em especial áreas pavimentadas e planejamento e execução de obras e serviços de manutenção. Portanto, entende-se que a proposta não afeta outras áreas da Agência.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não há órgãos afetados.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	<p>i) Avaliação funcional de pavimento aeroportuário: ASTM <i>International</i> - ASTM D5340; FAA – AC 150/5380-7B e AC 150/5380-6C; FDOT - <i>Statewide Airfield Pavement Management Program</i>; Departamento de Defesa dos Estados Unidos – <i>Unified Facilities Criteria (UFC) – Airfield Pavement Condition Survey Procedures Pavements</i>; <i>Defence Infrastructure Organisation</i>, do Ministério da Defesa do Reino Unido – <i>Inspections of Airfield Pavements – Practitioner Guide 06/11</i>; TCCA – AC 302-016; e DGAC – <i>Méthode indice de service</i> - STBA.</p> <p>ii) Conjunto AISO/PESO e IOS: FAA – AC 150/5370-2G; e CASA – <i>Manual of Standards Part 139 e AC 139-20(0)</i>.</p>
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	<p>i) Avaliação funcional de pavimento aeroportuário: Manual de Sistema de Gerenciamento de Pavimentos Aeroportuários – SGPA, ANAC, de junho de 2017.</p> <p>ii) Conjunto AISO/PESO e IOS: Portaria nº 3.352/SIA, de 30 de outubro de 2018.</p>
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Os custos podem ser resumidos nos seguintes aspectos:

- Os custos esperados da Agência são aqueles inerentes à condução do processo de revisão de normativos; e
- Os custos dos agentes regulados serão limitados à avaliação da condição funcional de pavimentos aeroportuários, visto que a ampliação dos casos em que o conjunto AISO/PESO deve obrigatoriamente ser enviado à ANAC não traz novos custos aos regulados. Assim sendo, o custo de implementação da avaliação da condição funcional de pavimentos aeroportuários para o sistema aeroportuário nacional giraria em torno de quatro milhões de reais por ano. Confira-se:

Classe (quantidade de aeródromos*)	Aeródromo	Alternativa 02 - Avaliação funcional da pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio			
		Custo anual por aeródromo	Custo anual médio por classe	Custo anual total por classe	Percentual do custo anual total
IV (12)	SBRF	R\$ 69.870,00	R\$ 55.098,54	R\$ 661.182,43	16,10%
	SBBR	R\$ 65.350,71			
	SBPA	R\$ 46.233,43			
	SBCF	R\$ 38.940,00			
III (17)	SBBE	R\$ 47.750,00	R\$ 34.768,13	R\$ 591.058,21	14,39%
	SBVT	R\$ 21.786,26			
II (25)	SBPV	R\$ 35.193,21	R\$ 31.639,07	R\$ 790.976,78	19,26%
	SBIZ	R\$ 28.084,93			
IB (80)	SBSO	R\$ 25.801,41	R\$ 25.801,41	R\$ 2.064.113,03	50,25%
	SBTT	empresa não apresentou orçamento			
			Custo anual total (IV+III+II+IB)	R\$ 4.107.330,44	100,00%

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

Estabelecimento de orientações e procedimentos claros e objetivos para que os operadores de aeródromo realizem avaliação da condição funcional de pavimentos aeroportuários e para o planejamento e a execução de obras e serviços de manutenção. Deste modo, melhorando o entendimento do objetivo da norma por parte do regulado.

Padronização da metodologia de avaliação da condição funcional de pavimentos aeroportuários pelos servidores da SIA, com a finalidade de dar transparência e tratamento isonômico a petições de mesmo objeto. Assim como, a possibilidade dos servidores da SIA ratificarem ou não o cenário proposto pelo operador de aeródromo para obras ou serviços de manutenção no interior da faixa de pista, garantindo, dessa maneira, um nível de risco aceitável quanto à segurança das operações aéreas no aeródromo. Tornando, assim o acompanhamento, o controle e a fiscalização desses regulados pela Agência mais eficazes.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Maior segurança nas operações aeroportuárias pela regulamentação mais atualizada.	-
Empresas de transporte aéreo não regular	Maior segurança nas operações aeroportuárias pela regulamentação mais atualizada.	-
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	Orientações e procedimentos claros e objetivos para a realização de avaliação da condição funcional de pavimentos aeroportuários e para o planejamento e a execução de obras e serviços de manutenção.	Terão o ônus de avaliarem as alterações normativas e adequá-las, quando necessário.
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	-	-

Mecânicos	-	-
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	Maior segurança nas operações aeroportuárias pela regulamentação mais atualizada.	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar)	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

Os processos de monitoramento da condição funcional de pavimentos aeroportuários e do planejamento e execução de obras e serviços de manutenção serão mantidos de acordo com as rotinas administrativas já implementadas, com inspeções periódicas, certificação operacional de aeroportos e outros instrumentos já adotados.

ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Isabela Cristina Diniz Baruffi, Gerente Técnica**, em 30/08/2019, às 18:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Tarik Pereira de Souza, Gerente**, em 30/08/2019, às 18:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Júlio Cesar Buzar Perroni, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 02/09/2019, às 07:29, 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 **3220845** e o código CRC **07A78B1C**.