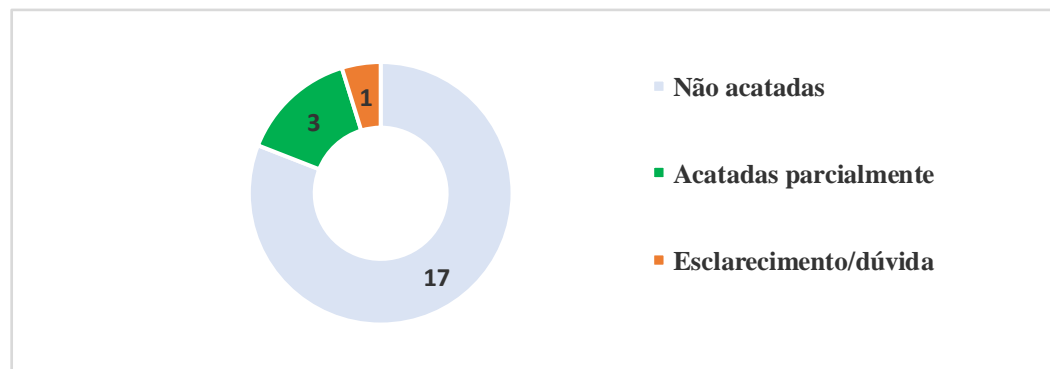




## Contribuições referentes à Consulta Pública nº 09/2020

Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência"

A Consulta Pública foi realizada no período de 17 de abril a 03 de junho de 2020 durante o qual foram recebidas **21 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições não acatadas, acatadas parcialmente e acatadas integralmente



Processo nº 00058.023352/2019-96

**Julho/2020**

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 12803</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Pierre De Carvalholl <b>Categoria:</b> Pessoa física <b>Instituição:</b> 12803	<b>Documento:</b> RBAC nº 153 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 153.229 (j) do RBAC nº 153 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> 12803
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Vejo como absurdamente necessária a formação acadêmica, e conseqüentemente a comprovação via certificados de conclusão de cursos, sejam eles emitidos pela(o) ANAC, CENIPA ou universidades de profissionais envolvidos com a segurança de voo (segurança operacional).	
<b>Justificativa:</b> A experiência é essencial, todavia a formação acadêmica é fundamental e não pode ser desprezada. Ademais, é interessante também um número mínimo de profissionais com esta formação diante da quantidade de movimentos, aeronaves que operam no aeródromo ou algum outro índice que privilegie mais segurança. Precisamos ter mais profissionais com formação acadêmica em segurança e prevenção de acidentes aeronáuticos em todos os aeroportos do Brasil. Este assunto envolve vidas, logo não há como economizar	
<b>Resultado da análise:</b> contribuição não aceita	
<b>Fundamento:</b> Agradecemos a contribuição, mas essa não apresentou nenhuma proposição específica dentro do escopo de alteração proposto pela presente proposta de emenda.	
<b>Itens alterados na proposta:</b>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13509</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Jaderson <b>Categoria:</b> Pessoa física <b>Instituição:</b> 13509	<b>Documento:</b> RBAC nº 153 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 153.229 (e) do RBAC nº 153 <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> 13509
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Gostaria de de fato houvesse a flexibilização para o estudo autodidata sobre o curso de comissário de voo	
<b>Justificativa:</b> Vendo o cenário brasileiro sobre o tempo e as condições financeiras dos candidatos, acredito que seja mais justo visto que os cursos não prepara de fato a pessoa para entrar numa empresa aérea.	
<b>Resultado da análise:</b> contribuição não aceita	
<b>Fundamento:</b> Agradecemos a contribuição, mas essa não apresentou nenhuma proposição específica dentro do escopo de alteração proposto pela presente proposta de emenda.	
<b>Itens alterados na proposta:</b>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13512</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Alexandre Ferreira De Souza Morais Parra  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo  <b>Instituição:</b> 13512</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 153  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 153.205 (g)(1) do RBAC nº 153  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> 13512</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  o item 153.205.g(1) o equipamento a ser utilizado nas medições de atrito deve ser: (ii) capaz de adquirir e registrar valores de atrito em intervalo máximo de 10 m (dez metros); Pela IS 153.205-001-A / APENDICE A - O modelo de Relatório de Medição de Atrito item 3 possui uma tabela com medições a cada 100 metros.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  1) Pergunta: Os valores de Medição de atrito deverão ser colocados no relatório em 10 em 10 metros ou em 100 em 100 metros (não é claro no item 153.205.g ).  2) Pergunta: No item 4. ANÁLISE CRÍTICA DOS RESULTADOS! - O que deverá ser apresentado? Média total do lado direito e Média total do lado esquerdo ou Media da soma dos lados direito e esquerdo?  3) Pergunta: O resultado final (conforme resultado da 2 Pergunta) poderá ser admitido a tolerância de 2,5% ?</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> contribuição não aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>  Agradecemos a contribuição.  Segue resposta aos esclarecimentos:  1 - O equipamento deve ser capaz de adquirir e registrar valores de atrito em intervalo máximo de 10 m (dez metros). Porém, no relatório padronizado de envio ao ensaio para a ANAC, os dados devem ser apresentados de 100 em 100 metros.  2 - No campo da "ANÁLISE CRÍTICA DOS RESULTADOS", o responsável pela ensaio deverá, não limitado a, avaliar os resultados frente aos parâmetros regulamentares. A análise não deve ser feita em cima da média de um lado específico da PPD, a média total dos coeficientes de atrito, mas pelo menos considerando os intervalos de 100 metros constantes do item 03 -RESULTADOS – VALORES DE ATRITO.  3 - A tolerância se aplica a cada valor constante do item RESULTADOS – VALORES DE ATRITO.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b></p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13513</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Alexandre Ferreira De Souza Morais Parra <b>Categoria:</b> Operador aéreo <b>Instituição:</b> 13513	<b>Documento:</b> RBAC nº 153 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 153.205 (g)(4) do RBAC nº 153 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> 13513
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 153.205 (g) (4) (ii) em áreas do pavimento onde não existam ranhuras transversais (grooving); Exemplo: A pista de pouso e decolagem possui grooving a uma largura de 30 metros, onde devo fazer a medição da macrotextura sendo que no item 153.205 (g) (4) (iii) em áreas localizadas a 3 m (três metros) do eixo da pista, e de forma alternada a cada 100 m (cem metros), à esquerda e à direita do eixo e item 153.205 (g) (4) (iv) com, no mínimo, 3 (três) medições para cada área.	
<b>Justificativa:</b> No caso de pista com grooving esclarecer onde faço a medição da macrotextura? Ou não faz-se a medição? No APÊNDICE B – MODELO DE RELATÓRIO DE MEDIÇÃO DE MACROTEXTURA - da IS 153.205-001-A / item 4 Análise Crítica dos Resultados ( o que devo colocar se em cada terço da pista tenha uma profundidade diferente da outra? Exemplo 1/3 Média, 2,3 Aberta e 3/3 Muito Aberta? no item 5 Conclusão - Qual a conclusão do exemplo? Está vago o que fazer no caso de resultados diferentes! Ou soma-se os 03 tira o resultado final ?	
<b>Resultado da análise:</b> esclarecimento/dúvidas	
<b>Fundamento:</b> Agradecemos a contribuição. Com relação ao primeiro esclarecimento, que trata da medição de macrotextura em psitas de pouso e decolagem com grooving, o item 8.2.1.1 da IS 153.205 deixa claro que não se deve medir a profundidade de macrotextura em áreas ranhuradas do pavimento (com grooving). O regulamento requer medições a 3m à direita e à esquerda, de forma alternada. Desse modo, e visando aplicar corretamente a exigência do requisito, recomenda-se questionar se existe grooving nos locais onde as medições devem ser realizadas. Se há, não é necessário fazer. Se não há, é necessário fazer a medição. Em relação ao questionamento sobre o APÊNDICE B da IS 153.205-001-A, que, em resumo, trata de esclarecimentos sobre a apresentação e a análise crítica dos resultados, especialmente nos casos de resultados diferentes em cada terço, esclarece-se que o resultado do cálculo da macrotextura fornece um valor numérico (por exemplo, 0,77, 0,72, 0,85, etc.), o qual deve ser comparado com a referência normativa, que no caso é 0,6 mm para pavimentos tradicionais e 1,2 mm para CPA. Naturalmente, os resultados apontados como exemplo também podem ser associados a uma classificação (tabela 153.207-7), no entanto, para fins de análise crítica dos resultados, o mais importante é saber como as medições desse terços se enquadram frente ao parâmetro normativo, lembrando que sempre deve ser considerado o menor valor entre as profundidades do 1º, 2º e 3º terço. De forma exemplificativa, considerando que um dado relatório apresentou, como resultado, os valores de 0,77 para o 1º terço, 0,72 para o segundo terço e 0,85 para o terceiro terço, a conclusão poderá ser do tipo: o menor valor encontrado equivale a 0,72 mm, o que encontra-se acima do parâmetro regulatório (0,6 mm), localizando-se no terço médio da PPD. Essa profundidade da macrotextura da pista de pouso e decolagem é classificada como “média”, sendo importante ressaltar que o 1º terço também recebeu classificação “média”, ao passo que o terceiro terço recebeu classificação "aberta".	
<b>Itens alterados na proposta:</b>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13523</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Aeroportos Do Sudeste Do Brasil S.A. <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Instituição:</b> 13523	<b>Documento:</b> IS Nº 153.205-001B <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 7 - 7.2 - 7.2.1 - 7.2.1.2 da IS Nº 153.205-001B <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> 13523
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 7.2.1.2(b)(i) Os valores medidos (nos intervalos de 10m) deverão ser plotados no relatório em forma de tabela e gráfico ( $\mu$ x 10m).	
<b>Justificativa:</b> Maior assertividade na análise dos resultados, bem como verificar pontos com coeficiente de atrito abaixo de nível de manutenção que podem estar mascarados na média de trechos com 100m. Observação: Hoje o equipamento mede a cada 10m, mas é plotada no relatório somente a média destas medições a cada 100m. Neste caso, alguns trechos podem ficar mascarados dentro da média.	
<b>Resultado da análise:</b> contribuição não aceita	
<b>Fundamento:</b> Agradecemos pela contribuição. Em que pese os equipamentos de medição de coeficiente de atrito sejam capazes de fornecer dados em intervalos menores, a ANAC exige que os dados sejam apresentados de forma padronizada em intervalos de 100 em 100 metros. Contudo, nada impede que os Operadores Aeroportuários, que recebem os resultados em intervalos menores, realizem as suas próprias análises e estratégias de manutenção com base nesses relatórios mais detalhados.	
<b>Itens alterados na proposta:</b>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13525</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Aeroportos Do Sudeste Do Brasil S.A.  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo  <b>Instituição:</b> 13525</p>	<p><b>Documento:</b> IS Nº 153.205-001B  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> n  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> 13525</p>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	
<p>7.2.1.4 (a) Quando já necessária a realização da remoção de acúmulo de borracha devido à Frequência mínima (de acordo com coluna [3] da Tabela 153.205-5), deve-se:</p> <p>7.2.1.4 (a)(i) Realizar o ensaio de medição de atrito antes da remoção do acúmulo de borracha;</p> <p>7.2.1.4 (a)(ii) Realizar novamente o ensaio de medição de atrito após a remoção do acúmulo de borracha;</p>	
<b>Justificativa:</b>	
<p>Maior assertividade na análise dos resultados, bem como verificar eficiência das ações adotadas para restabelecimento do atrito acima do nível de manutenção nos trechos indicados.</p> <p>Observação: Hoje a RBAC prevê frequência mínima para realização de remoção de acúmulo de borracha e de medições de macrotextura e microtextura(atrito). O que acontece na prática é fazer primeiro a remoção de borracha, pois vai precisar fazer de qualquer jeito e depois a medição de atrito, mas desta forma a remoção de borracha é feita “no escuro”. Com a medição inicial de atrito, o operador do equipamento da remoção de borracha poderá ajustar a pressão do equipamento para atuar de forma mais assertiva nos pontos com maior acúmulo.</p> <p>Outro detalhe: O serviço é normalmente feito no período da noite, pela baixa operação, o que dificulta a análise visual das PPDs.</p>	
<b>Resultado da análise:</b> contribuição não aceita	
<b>Fundamento:</b>	
<p>Agradecemos a contribuição. Esclarece-se que o operador aeroportuário é livre para realizar as medições de atrito dos seus elementos de infraestrutura da maneira que julgar mais conveniente. Entende-se, inclusive, que é uma estratégia adequada medir o atrito antes e depois das ações de desemborramento. No entanto, entende-se ser satisfatório, do ponto de vista do regulador, obter os dados da medição de atrito apenas após o desemborramento.</p>	
<b>Itens alterados na proposta:</b>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13559</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Rosa Maria Brollo Fernandes <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Instituição:</b> 13559	<b>Documento:</b> RBAC nº 153 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 153.229 (a)(2) do RBAC nº 153 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> 13559
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> <p>O item 153.229 (a)(1) define que o operador do aeródromo deve informar à ANAC por meio de IOS a execução de obras ou serviço de manutenção na área de movimento do aeródromo ou áreas adjacentes, que necessite de interdição. Lembrando que a área de movimento engloba toda a área operacional (área de manobras e pátios de aeronaves). Isso significa que toda manutenção com interdição, como por exemplo, em uma posição de estacionamento, exige a obrigatoriedade de emissão de IOS. Continuando o item 153.229 (d) define que a IOS somente será aceita se possuir um PESO enviado à ANAC. Eu entendo que esses dois itens são contraditórios com o item 153.227(b) que determina que um conjunto de AISO E PESO somente devem ser enviados à ANAC nos casos de manutenção ou serviços que exija interdição parcial e total da pista de pouso e decolagem ou são executados na faixa de pista de pouso e decolagem ou RESA. Solicito esclarecimentos quanto aos itens levantados. obrigada</p>	
<b>Justificativa:</b> Esclarecimentos de itens contraditórios.	
<b>Resultado da análise:</b> contribuição não aceita	
<b>Fundamento:</b> Agradecemos a contribuição. Entendemos que a contradição apontada não existe. O item 153.229(d) diz que "O IOS somente será aceito se a obra ou serviço de manutenção possuir PESO enviado à ANAC, respeitada a aplicabilidade do parágrafo 153.227(b) deste Regulamento". Desse modo, se a intervenção em questão não se enquadrar na aplicabilidade do parágrafo 153.227(b), o 153.229(d) não é aplicável.	
<b>Itens alterados na proposta:</b>	



<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13561</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> 13561</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 153.203 (b)(1)(ii) do RBAC nº 153</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 13561</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>Item 153.35 (b)</p> <p>"(b) O operador de aeródromo deve manter profissional de sua estrutura organizacional ou terceirizado, devidamente registrado no Sistema CONFEA/CREA, como responsável técnico pelos serviços referentes à área de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas em seu aeródromo."</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Proposta:</p> <p>Incluir profissionais registrados no Conselho Federal dos Técnicos Industriais (CFT) e no Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU).</p> <p>Sugestão de nova redação para o item:</p> <p>(b) O operador de aeródromo deve manter profissional de sua estrutura organizacional ou terceirizado, devidamente registrado no Sistema CONFEA/CREA, CAU ou CFT, como responsável técnico pelos serviços referentes à área de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas em seu aeródromo.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> contribuição não aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>Agradecemos a contribuição, mas essa não apresentou proposição específica dentro do escopo de alteração proposto pela presente proposta de emenda.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b></p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13562</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> 13562</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 153.203 (b)(1)(ii) do RBAC nº 153</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 13562</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>Item 153.201 (e)</p> <p>"(e) O profissional designado como responsável técnico por serviços de manutenção aeroportuária deve manter uma ART de cargo e função, conforme regras do Sistema CONFEA/CREA, vinculada ao serviço em questão."</p> <p>Proposta:</p> <p>Incluir o Termo de Responsabilidade Técnica (TRT) para os profissionais registrados no CFT e incluir o Registro de Responsabilidade Técnica (RRT) para os profissionais registrados no CAU.</p> <p>Sugestão de nova redação para o item:</p> <p>(e) O profissional designado como responsável técnico por serviços de manutenção aeroportuária deve manter uma ART, RRT ou TRT de cargo e função, conforme regras do Sistema CONFEA/CREA, CAU ou CFT, respectivamente, vinculada ao serviço em questão.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Justificativa - Itens 153.35 (b) e 153.201 (e):</p> <p>A Lei nº 13.639, de 26 de março de 2018, criou o Conselho Federal dos Técnicos Industriais, o Conselho Federal dos Técnicos Agrícolas, os Conselhos Regionais dos Técnicos Industriais e os Conselhos Regionais dos Técnicos Agrícolas. Desta forma, os profissionais de nível médio, subordinados à Lei 5.524/1968, deixaram de se vincular profissionalmente ao sistema CONFEA/CREA, sendo representados pelo CFT, Conselho Federal dos Técnicos Industriais.</p> <p>Importa ressaltar que esta transferência de registro entre conselhos de classes não alterou a capacitação e habilitação dos profissionais de nível médio, não havendo impacto nas suas atribuições, que permanecem regidas pela Lei nº 5.524/1968.</p> <p>Em nosso entendimento, a alteração normativa promovida pela Lei nº 13.639, de 26 de março de 2018, em nada afetou a qualificação técnica ou atribuições legais dos profissionais de nível superior ou de nível técnico. Tratou-se, simplesmente, da separação de tais categorias para fins de representação, regulamentação e fiscalização profissional.</p> <p>Nesse sentido, por meio dos Ofícios nº SEDE-OFI-2019/00541 (SEI nº 2771887) e nº SEDE-OFI-2019/01410 (SEI nº 3109228), a Infraero solicitou, à ANAC, análise quanto à possibilidade de que os profissionais vinculados ao Conselho Federal dos Técnicos Industriais - CFT, desde que devidamente capacitados e habilitados, possam ser designados para o desempenho das atividades previstas no normativo RBAC 153.</p> <p>A ANAC, por meio do Ofício nº 19/2020/SIA-ANAC, de 05 de fevereiro de 2020, informa que a Agência não vê óbices ao pleito, desde que devidamente amparado em previsão legal, reforçando que o atendimento da regulamentação da Agência não exime a observância do conjunto de normas relacionadas à prestação de serviços técnicos e de atividades de engenharia, bem como das profissões reguladas pela Leis nº 5.194/1966, 5.524/1968 e 13.639/2018.</p> <p>Quanto aos profissionais de arquitetura e urbanismo, cabe, inicialmente, esclarecer que tais profissionais faziam parte do sistema CREA/CONFEA até o ano de 2010. No entanto, a Lei nº 12.378, de 31 de dezembro de 2010, regulamentou o exercício da Arquitetura e Urbanismo e criou o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil - CAU/BR e os Conselhos de Arquitetura e Urbanismo dos Estados e do Distrito Federal - CAUs.</p> <p>Desta forma, os profissionais de arquitetura e urbanismo deixaram de se vincular profissionalmente ao sistema CONFEA/CREA, sendo representados pelos CAUs, Conselhos de Arquitetura e Urbanismo.</p>	

Destaca-se que as atividades, atribuições e campos de atuação dos arquitetos e urbanistas já estão garantidas por lei desde 1933, tendo sido adotadas na íntegra pela Resolução nº 1.010/2005 do CONFEA e, por último, consagradas na Lei nº 12.378/2010, em seu artigo 2º.

Ressalta-se ainda a Resolução CAU/BR nº 21, de 05 de abril de 2012, que regulamenta o artigo 2º da Lei nº 12.378/2010 e tipifica os serviços de arquitetura e urbanismo para efeito de registro de responsabilidade, acervo técnico e celebração de contratos de exercício profissional.

O Art. 2º da Resolução CAU/BR nº 21, transcrito abaixo, estabelece as atribuições do arquiteto e urbanista.

"Art. 2º As atribuições profissionais do arquiteto e urbanista a que se refere o artigo anterior são as seguintes:

I - supervisão, coordenação, gestão e orientação técnica;

II - coleta de dados, estudo, planejamento, projeto e especificação;

III - estudo de viabilidade técnica e ambiental;

IV - assistência técnica, assessoria e consultoria;

V - direção de obras e de serviço técnico;

VI - vistoria, perícia, avaliação, monitoramento, laudo, parecer técnico, auditoria e arbitragem;

VII - desempenho de cargo e função técnica;

VIII - treinamento, ensino, pesquisa e extensão universitária;

IX - desenvolvimento, análise, experimentação, ensaio, padronização, mensuração e controle de qualidade;

X - elaboração de orçamento;

XI - produção e divulgação técnica especializada; e

XII - execução, fiscalização e condução de obra, instalação e serviço técnico.

..."

Com efeito, o arquiteto realiza, similar à Anotação de Responsabilidade Técnica - ART, prevista no sistema CONFEA/CREA, o Registro de Responsabilidade Técnica (RRT) que é o documento que comprova que projetos, obras ou serviços técnicos de Arquitetura e Urbanismo possuem um responsável devidamente habilitado e com situação regular perante o Conselho para realizar tais atividades. Os RRTs são gravados no Sistema de Informação e Comunicação do CAU (SICCAU) e compõem o acervo técnico do arquiteto e urbanista. É uma proteção à sociedade e confere legitimidade ao profissional, fornecendo segurança técnica e jurídica para quem contrata e para quem é contratado.

Pelo exposto, temos o entendimento de que o profissional arquiteto e urbanista é habilitado para atuar como responsável técnico pelos serviços referentes à área de manutenção aeroportuária e demais atividades executadas nos aeródromos, desde que devidamente registrado no CAU - Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil, em conformidade ao dispositivo constante no RBAC 153, no que tange à responsabilidade técnica dos profissionais registrados no sistema CONFEA/CREA.

**Resultado da análise:** contribuição não aceita

**Fundamento:**

Agradecemos a contribuição, mas essa não apresentou proposição específica dentro do escopo de alteração proposto pela presente proposta de emenda.

**Itens alterados na proposta:**

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13563</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> 13563</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 153.203 (b)(1)(ii) do RBAC nº 153</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 13563</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Item 153.35 (b) "(b) O operador de aeródromo deve manter profissional de sua estrutura organizacional ou terceirizado, devidamente registrado no Sistema CONFEA/CREA, como responsável técnico pelos serviços referentes à área de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas em seu aeródromo." Proposta: Incluir profissionais registrados no Conselho Federal dos Técnicos Industriais (CFT) e no Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU). Sugestão de nova redação para o item: (b) O operador de aeródromo deve manter profissional de sua estrutura organizacional ou terceirizado, devidamente registrado no Sistema CONFEA/CREA, CAU ou CFT, como responsável técnico pelos serviços referentes à área de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas em seu aeródromo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Justificativa - Itens 153.35 (b): A Lei nº 13.639, de 26 de março de 2018, criou o Conselho Federal dos Técnicos Industriais, o Conselho Federal dos Técnicos Agrícolas, os Conselhos Regionais dos Técnicos Industriais e os Conselhos Regionais dos Técnicos Agrícolas. Desta forma, os profissionais de nível médio, subordinados à Lei 5.524/1968, deixaram de se vincular profissionalmente ao sistema CONFEA/CREA, sendo representados pelo CFT, Conselho Federal dos Técnicos Industriais. Importa ressaltar que esta transferência de registro entre conselhos de classes não alterou a capacitação e habilitação dos profissionais de nível médio, não havendo impacto nas suas atribuições, que permanecem regidas pela Lei nº 5.524/1968. Em nosso entendimento, a alteração normativa promovida pela Lei nº 13.639, de 26 de março de 2018, em nada afetou a qualificação técnica ou atribuições legais dos profissionais de nível superior ou de nível técnico. Tratou-se, simplesmente, da separação de tais categorias para fins de representação, regulamentação e fiscalização profissional. Nesse sentido, por meio dos Ofícios nº SEDE-OFI-2019/00541 (SEI nº 2771887) e nº SEDE-OFI-2019/01410 (SEI nº 3109228), a Infraero solicitou, à ANAC, análise quanto à possibilidade de que os profissionais vinculados ao Conselho Federal dos Técnicos Industriais - CFT, desde que devidamente capacitados e habilitados, possam ser designados para o desempenho das atividades previstas no normativo RBAC 153. A ANAC, por meio do Ofício nº 19/2020/SIA-ANAC, de 05 de fevereiro de 2020, informa que a Agência não vê óbices ao pleito, desde que devidamente amparado em previsão legal, reforçando que o atendimento da regulamentação da Agência não exime a observância do conjunto de normas relacionadas à prestação de serviços técnicos e de atividades de engenharia, bem como das profissões reguladas pela Leis nº 5.194/1966, 5.524/1968 e 13.639/2018. Quanto aos profissionais de arquitetura e urbanismo, cabe, inicialmente, esclarecer que tais profissionais faziam parte do sistema CREA/CONFEA até o ano de 2010. No entanto, a Lei nº 12.378, de 31 de dezembro de 2010, regulamentou o exercício da Arquitetura e Urbanismo e criou o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil - CAU/BR e os Conselhos de Arquitetura e Urbanismo dos Estados e do Distrito Federal - CAUs. Desta forma, os profissionais de arquitetura e urbanismo deixaram de se vincular profissionalmente ao sistema CONFEA/CREA, sendo representados pelos CAUs, Conselhos de Arquitetura e Urbanismo.</p>	

Destaca-se que as atividades, atribuições e campos de atuação dos arquitetos e urbanistas já estão garantidas por lei desde 1933, tendo sido adotadas na íntegra pela Resolução nº 1.010/2005 do CONFEA e, por último, consagradas na Lei nº 12.378/2010, em seu artigo 2º.

Ressalta-se ainda a Resolução CAU/BR nº 21, de 05 de abril de 2012, que regulamenta o artigo 2º da Lei nº 12.378/2010 e tipifica os serviços de arquitetura e urbanismo para efeito de registro de responsabilidade, acervo técnico e celebração de contratos de exercício profissional.

O Art. 2º da Resolução CAU/BR nº 21, transcrito abaixo, estabelece as atribuições do arquiteto e urbanista.

"Art. 2º As atribuições profissionais do arquiteto e urbanista a que se refere o artigo anterior são as seguintes:

I - supervisão, coordenação, gestão e orientação técnica;

II - coleta de dados, estudo, planejamento, projeto e especificação;

III - estudo de viabilidade técnica e ambiental;

IV - assistência técnica, assessoria e consultoria;

V - direção de obras e de serviço técnico;

VI - vistoria, perícia, avaliação, monitoramento, laudo, parecer técnico, auditoria e arbitragem;

VII - desempenho de cargo e função técnica;

VIII - treinamento, ensino, pesquisa e extensão universitária;

IX - desenvolvimento, análise, experimentação, ensaio, padronização, mensuração e controle de qualidade;

X - elaboração de orçamento;

XI - produção e divulgação técnica especializada; e

XII - execução, fiscalização e condução de obra, instalação e serviço técnico.

..."

Com efeito, o arquiteto realiza, similar à Anotação de Responsabilidade Técnica - ART, prevista no sistema CONFEA/CREA, o Registro de Responsabilidade Técnica (RRT) que é o documento que comprova que projetos, obras ou serviços técnicos de Arquitetura e Urbanismo possuem um responsável devidamente habilitado e com situação regular perante o Conselho para realizar tais atividades. Os RRTs são gravados no Sistema de Informação e Comunicação do CAU (SICCAU) e compõem o acervo técnico do arquiteto e urbanista. É uma proteção à sociedade e confere legitimidade ao profissional, fornecendo segurança técnica e jurídica para quem contrata e para quem é contratado.

Pelo exposto, temos o entendimento de que o profissional arquiteto e urbanista é habilitado para atuar como responsável técnico pelos serviços referentes à área de manutenção aeroportuária e demais atividades executadas nos aeródromos, desde que devidamente registrado no CAU - Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil, em conformidade ao dispositivo constante no RBAC 153, no que tange à responsabilidade técnica dos profissionais registrados no sistema CONFEA/CREA.

**Resultado da análise:** contribuição não aceita

**Fundamento:**

Agradecemos a contribuição, mas essa não apresentou proposição específica dentro do escopo de alteração proposto pela presente proposta de emenda.

**Itens alterados na proposta:**

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13564</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> 13564</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 153.203 (b)(1)(ii) do RBAC nº 153</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 13564</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>Item 153.203 (b) (1) (ii)</p> <p>"(ii) O operador de aeródromo deve monitorar a funcionalidade do pavimento por meio de medições que representem numericamente um índice de serventia da condição geral da superfície do pavimento da pista de pouso e decolagem, da pista de táxi e do pátio de estacionamento de aeronaves;"</p> <p>Proposta:</p> <p>Recomenda-se, à ANAC, tornar este requisito obrigatório também para os aeroportos Classe I-A.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Trata-se de ferramenta importante para o aeroporto obter dados reais sobre as condições dos pavimentos e para a manutenção de um banco de dados abrangente dos pavimentos aeroportuários, favorecendo a análise em rede - a nível nacional - e subsidiando a tomada de decisão quanto às políticas a serem implementadas na manutenção dos pavimentos aeroportuários brasileiros.</p> <p>Importante destacar que as informações sobre as condições dos pavimentos podem ser armazenadas e consideradas para elaboração da curva de desempenho do pavimento, cuja vida útil pode chegar a 40 anos. Neste contexto, aeroportos que hoje estão em determinada classe, possivelmente serão reclassificados no futuro.</p> <p>Soma-se a isso o baixo custo para o levantamento, garantindo uma relação vantajosa de custo (levantamento) x benefício (análises do SGPA), o que justifica a implantação da ferramenta.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> contribuição não aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>Entende-se que não se justifica a obrigatoriedade da avaliação funcional do pavimento para todos os aeródromos públicos. Contudo, encorajamos os operadores aeroportuários, caso disponham de meios para fazê-lo, a fazer uma avaliação funcional periódica em seus pavimentos.</p> <p><b>Itens alterados na proposta:</b></p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13565</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero	<b>Documento:</b> RBAC nº 153
<b>Categoria:</b> Operador de aeródromo	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 153.203 (b)(1)(ii)(A) do RBAC nº 153
<b>Instituição:</b> 13565	<b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração
	<b>Arquivo anexo:</b> 13565
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	
Item 153.203 (b) (1) (ii) (A)	
"(A) O monitoramento deve ser documentado em relatório de medição do índice de serventia do pavimento e enviado à ANAC no prazo máximo de 30 (trinta) dias após a conclusão da referida medição."	
Proposta:	
Recomenda-se que o prazo máximo para envio do relatório seja de 90 (noventa) dias após a conclusão da medição.	
<b>Justificativa:</b>	
Os levantamentos de campo, por questões de logística e otimização de recursos financeiros, muitas vezes englobam vários aeroportos em uma mesma missão por equipe técnica.	
Os levantamentos de campo duram, em média, uma semana por aeroporto. Normalmente, quando os profissionais retornam às bases (escritórios) para iniciar os cálculos e emissão dos relatórios, já se passaram em torno de 25 dias aproximadamente.	
No âmbito da Infraero, os levantamentos são cadastrados no software PAVEAIR e ao final de todos os levantamentos é extraído o banco de dados e transportado para o software PAVER (micropaver) para o cálculo do PCI. Essa rotina/exportação de dados, além de ser bastante trabalhosa, demanda um tempo considerável.	
<b>Resultado da análise:</b> contribuição parcialmente aceita	
<b>Fundamento:</b>	
Argumentação procedente.	
Como 90 dias correspondem a 25% da frequência mínima de medição (1 ano), sugere-se a adoção de um prazo intermediário, como 60 dias.	
<b>Itens alterados na proposta:</b>	
153.203(b)(1)(ii)(A) do RBAC nº 153	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13566</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> 13566</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 153.203 (b)(1)(iii) do RBAC nº 153</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 13566</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Item 153.203 (b) (1) (iii) "(iii) A medição do índice de serventia do pavimento deve ser realizada conforme frequência definida na Tabela 153.203-1;"</p> <p>Proposta: A tabela 153.203-1 estabelece frequências diferenciadas para as avaliações de PCI das pistas de pouso e decolagem (RWY) e das pistas de taxi (TWY) e pátios (APRON). Recomenda-se não haver distinção entre as frequências para inspeção entre RWY e TWY/APRON, bem como adotar para os aeroportos Classe I-B e II a frequência de 24 meses e para os aeroportos Classe III e IV a frequência de 12 meses, independentemente do tipo do pavimento.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> As Unidades Amostrais de PPD somam, aproximadamente, 49% das UAs inspecionadas nos aeroportos e 54% da área inspecionada. O levantamento da PPD consome em torno de 50 a 60% do tempo total gasto para levantamento de todos os pavimentos do aeroporto. Trata-se de ferramenta importante para o aeroporto obter dados reais sobre as condições dos pavimentos e para a manutenção de um banco de dados abrangente dos pavimentos aeroportuários, favorecendo a análise em rede - a nível nacional - e subsidiando a tomada de decisão quanto às políticas a serem implementadas na manutenção dos pavimentos aeroportuários brasileiros. Importante destacar que as informações sobre as condições dos pavimentos podem ser armazenadas e consideradas para elaboração da curva de desempenho do pavimento, cuja vida útil pode chegar a 40 anos. Neste contexto, aeroportos que hoje estão em determinada classe, possivelmente serão reclassificados no futuro. Soma-se a isso o baixo custo para o levantamento, garantindo uma relação vantajosa de custo (levantamento) x benefício (análises do SGPA), o que justifica a implantação da ferramenta.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> contribuição não aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b> Agradecemos a contribuição. Considerando que em muitos aeródromos as áreas pavimentadas das pistas de táxi e pátios são muito maiores que as das pistas de pouso e decolagem, sendo que essas últimas são naturalmente mais críticas devido às velocidades de operação das aeronaves, entende-se que é aceitável uma periodicidade maior para as medições nas pistas de táxi e pátios. Contudo, caso o operador de aeródromos disponha de meios para realizar as aferições na mesma periodicidade para todas as áreas pavimentadas, não há impedimento legal e ele disporá de informações mais detalhadas para definir a sua própria estratégia de manutenção.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b></p>	



<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13567</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> 13567</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 153.203 (b)(1)(iv) do RBAC nº 153</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 13567</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>Item 153.203 (b) (1) (iv)</p> <p>"(iv) O operador de aeródromo deve avaliar a necessidade de medição do índice de serventia do pavimento após execução de obra ou serviço de manutenção, levando em consideração a natureza, localização e extensão da intervenção."</p> <p>Proposta:</p> <p>Recomenda-se, à ANAC, incluir as definições de "Obra" e de "Serviço de Manutenção", no item 153.1 - Termos e Definições.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>No nosso entendimento, alguns "Serviço de Manutenção", tais como medição de atrito, medição de macrotextura, remoção de borracha, levantamento de PCI, medição de irregularidade longitudinal, limpeza de pista com varredeira ou limpa-pistas, não se enquadram no requisito em tela, bem como na exigência de comunicação prévia de 20 dias, conforme definido na Portaria nº3352/SIA.</p> <p>Nesse sentido, faz-se necessário pacificar as definições supracitadas e deixar claro o entendimento do Regulador.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> contribuição não aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>É importante esclarecer que o item 153.203(b)(1)(iv) deixa claro que a obrigação do operador de aeródromo é: “avaliar a necessidade de medição do índice de serventia do pavimento após a execução de obra ou serviço de manutenção”, ou seja, não está expressa a necessidade de se aferir o índice de serventia, mas tão somente de se avaliar essa necessidade. Adicionalmente, o mesmo item diz que essa avaliação deve levar em conta “a natureza, a localização e extensão da intervenção”.Desse modo, resta claro que a única obrigação imputada ao operador de aeródromo é a avaliação da necessidade de aferição do índice de serventia após a intervenção.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b></p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13568</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> 13568</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 153.203 (b)(1)(iv) do RBAC nº 153</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 13568</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Item 153.203 (c)</p> <p>"(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos e procedimentos de monitoramento e avaliação do estado do pavimento baseados em metodologia de sistema de gerenciamento de pavimentos, a fim de manter as condições estruturais e funcionais e cumprir os requisitos estabelecidos nas seções 153.203, 153.205, 153.207, 153.215 e Apêndice C deste Regulamento."</p>	
<p><b>Justificativa:</b> O SGPA é obrigatório somente para aeroportos Classe IV (aeroportos com mais de 5 milhões de PAX/ano), conforme estabelecido no APÊNDICE A DO RBAC 153 - TABELA DE REQUISITOS SEGUNDO A CLASSE DO AERÓDROMO. No entanto, na IS nº 153.203-1, item 6.2.1.3 [FC 153.203(b)(1)(ii)(A)], letra (n), que trata dos requisitos que deverão compor o relatório de PCI, temos: "n) Análise dos Resultados indicando a priorização e as intervenções a serem realizadas, a análise dos níveis de PCI, as medidas propostas e a previsão da condição futura do pavimento;" Considerando que a priorização, o planejamento das intervenções e a previsão da condição futura do pavimento são componentes do SGPA e que conforme IS supracitada serão exigidos em todos os relatórios de PCI, faz-se necessário o Regulador esclarecer se o SGPA também será obrigatório para todas as classes de aeroportos.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> contribuição não aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b> O SGPA é obrigatório apenas para os aeródromos de classe IV. Porém, os aeródromos de Classe I-B a III também devem avaliar funcionalidade dos pavimentos com base em um índice de serventia, e propor medidas corretivas no caso da identificação de resultados não satisfatórios. Contudo, apesar dessa avaliação ser também feita em um SGPA, para essas classes de aeródromos não é exigido todo o rigor que a literatura traz para um SGPA, e que a ANAC especifica por meio do Manual do Sistema de Gerenciamento de Pavimentos Aeroportuários.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b></p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº s/nº (SEI nº 4402210)</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Rio Galeão  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo  <b>Instituição:</b> 0</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 153  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 153.203 (b)(1)(iii) do RBAC nº 153  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> 0</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Sugere os seguintes pontos:  (i) troca do termo "índice de Serventia" por Avaliação Funcional de Pavimentos"  (ii) que o intervalo de inspeções de pista de pouso e decolagem, através do Método PCI, seja de até 36 meses para aeroportos Classe IV que já apresentem experiência comprovada com o método adotado.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Além de amparo na bibliografia internacional (como por exemplo AC. 150/5380-7B, de 10/10/2014 da FAA), a experiência da Concessionária com o emprego do Método PCI tem demonstrado que o intervalo máximo de avaliações deste parâmetro poderia ser ampliado para aeroportos classe IV. Porém, a Concessionária destaca que é importante levar em consideração as particularidades de cada caso. Além disso, a Concessionária entende que o termo "Índice de Serventia" é utilizado para rodovias, e o termo sugerido "Avaliação Funcional de Pavimentos" seria mais adequado para pavimentos aeroportuários. Para melhor fundamentação da justificativa, a concessionária disponibiliza relatório (anexo 1), elaborado com apoio de consultor com notório conhecimento no tema (anexo 2)</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> contribuição não aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>  Agradecemos pela contribuição. Conforme documentos da audiência pública, entende-se que as periodicidades propostas para os aeródromos estão adequadas à realidade dos operadores de aeródromo considerando as referências nacionais e internacionais observadas, bem como a análise de custos constante da Nota Técnica.  No tocante à nomenclatura, entende-se que avaliação funcional é mais amplo do que índice de serventia, podendo inclusive incluir avaliações de irregularidade, atrito e macrotextura.</p> <p><b>Itens alterados na proposta:</b></p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº s/nº (SEI nº 4402210)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Rio Galeão <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Instituição:</b> 0	<b>Documento:</b> IS Nº 153.205-001B <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6.2 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> 0
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sugere os seguintes pontos: (i) A ANAC poderá aceitar outros métodos de avaliação da rugosidade superficial dos pavimentos, desde que (a) atendam totalmente ao parágrafo 6.2.1; (b) sejam fundamentados em sólidos princípios teóricos e práticos; (c) tenham sido desenvolvidos pela comunidade internacional para rugosidade de pistas de pouso; e (d) tenham eficiência devidamente comprovada e aceita pelos técnicos do Órgão Regulador; e (ii) O intervalo entre as avaliações da rugosidade superficial das pistas deve variar de 12 meses a 36 meses, de acordo com as características locais de cada pista, notadamente, se feita de concreto de cimento Portland ou de concreto asfáltico. O operador do Aeródromo seria responsável por fixar o intervalo para as medições, devendo, no entanto, apresentar as justificativas para adoção do intervalo selecionado, para a devida apreciação e aprovação pelos Técnicos Especializados da ANAC.	
<b>Justificativa:</b> A Concessionária propõe alteração da cláusula de modo a prever a possibilidade de adoção de métodos alternativos para a avaliação da rugosidade superficial de pistas de pouso, tendo em vista que existem situações nas quais as pistas de pouso apresentam sério problemas de interação aeronave/pavimento, o que demanda a adoção de métodos mais versáteis para analisar detalhadamente o assunto. A metodologia deverá ser capaz de considerar as respostas dinâmicas dos aviões, seus impactos na segurança operacional, na fadiga de componentes estruturais dos aviões (destacando-se os trens de pouso), além do conforto, principalmente, cabine de comando, onde as respostas dinâmicas são mais intensas. Para melhor fundamentação da justificativa, a concessionária disponibiliza relatório (anexo 3), elaborado com apoio de consultor com notório conhecimento no tema (anexo 2).	
<b>Resultado da análise:</b> contribuição não aceita	
<b>Fundamento:</b> Agradecemos à contribuição. No tocante à medições de irregularidades longitudinais, a ANAC está retirando o requisito normativo do RBAC 153 e colocando com Forma de Cumprimento na IS 153-205. Contudo, não foi objeto do escopo deste projeto normativo a análise de outros ensaios de irregularidade, o que poderá ser feito em um momento subsequente pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.	
<b>Itens alterados na proposta:</b>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº s/nº (SEI nº 4419057)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Fraport Brasil <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Instituição:</b> 0	<b>Documento:</b> IS Nº 153.203-001A <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6.2.1.3 (k) <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> 0
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sugere-se que esse item seja suprimido do relatório ou então que seja mais bem especificado o formato no qual os cálculos devem ser apresentados. Lembrando que o item l) já pede a apresentação do PCI de cada seção.	
<b>Justificativa:</b> o item l) já pede a apresentação do PCI de cada seção.	
<b>Resultado da análise:</b> contribuição parcialmente aceita	
<b>Fundamento:</b> Agradecemos a contribuição. Esclarece-se que as letras "k" e "l" dizem respeito às Unidades Amostrais e às Seções, que são elementos distintos. O resultado do PCI das Unidades Amostrais é importante para uma visualização da condição das UA dentro de cada seção. De modo a não gerar confusão, o texto da letra "k" será alterado para: "Resultado do PCI de cada unidade amostral."	
<b>Itens alterados na proposta:</b> 6.2.1.3.k da IS nº 153.203-001A	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº s/nº (SEI nº 4419057)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Fraport Brasil <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Instituição:</b> 0	<b>Documento:</b> IS Nº 153.205-001B <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 7.2.1.1 (a) <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> 0
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> quanto a tolerância de 2,5%, seria possível aumentar esse valor? Existe uma metodologia/base científica para definição deste valor?	
<b>Justificativa:</b>	
<b>Resultado da análise:</b> contribuição não aceita	
<b>Fundamento:</b> Agradecemos a contribuição. A referência para a tolerância advém do erro esperado para qualquer equipamento de medição e, no caso, os medidores de atrito, razão pela qual faz-se necessária, periodicamente, a sua calibração. Isso exposto, tem-se como exemplo o parâmetro de 2,5% para medições com o Mu-meter e o Skiddometer. Sabendo-se que a tolerância também varia em função do material a ser medido (asfalto, concreto, plástico, madeira, etc), optou-se pela adoção de 2,5% de tolerância para pavimentos rígidos e flexíveis.	
<b>Itens alterados na proposta:</b>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº s/nº (SEI nº 4419057)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Fraport Brasil <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Instituição:</b> 0	<b>Documento:</b> IS Nº 153.205-001B <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 8.2 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> 0
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> para uma PPD (Pista de Pouso e Decolagens) onde somente as cabeceiras não possuem grooving, seria aceitável a isenção da obrigação de execução de ensaios de macrotextura? Se a isenção não for aceitável, seria possível então a alteração da frequência para anual?	
<b>Justificativa:</b>	
<b>Resultado da análise:</b> contribuição não aceita	
<b>Fundamento:</b> Agradecemos a contribuição. Esclarece-se que a regra é medir em toda a PPD, exceto nos locais onde existir grooving. Assim, caso apenas as cabeceiras não possuam grooving, deverão ser realizadas medições da profundidade da macrotextura apenas nessas localidades.	
<b>Itens alterados na proposta:</b>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº s/nº (SEI nº 4419057)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Fraport Brasil <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Instituição:</b> 0	<b>Documento:</b> RBAC nº 153 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 153.203(b)(1)(ii)(A) <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> 0
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Prazo de 30 dias deve ser revisto para 90 a 120 dias	
<b>Justificativa:</b> visto que as empresas que executam o levantamento do PCI demandam atualmente um tempo muito maior do que esses 30 dias para execução das inspeções, cálculo do PCI, preparação e emissão do relatório. Como a medição do Índice de Serventia do Pavimento (PCI) passará a ser mandatório, espera-se que as atuais empresas prestadoras desse serviço (extremamente específico) terão suas demandas significativamente aumentadas, colocando em risco o devido cumprimento dos prazos de execução e envio de relatórios.	
<b>Resultado da análise:</b> contribuição parcialmente aceita	
<b>Fundamento:</b> Argumentação procedente. Como 90 dias correspondem a 25% da frequência mínima de medição (1 ano), sugere-se a adoção de um prazo intermediário, como 60 dias.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> 153.203(b)(1)(ii)(A) do RBAC nº 153	