



VOTO

PROCESSO: 00058.024278/2020-69

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. **COMPETÊNCIA**

1.1. A Lei nº. 11.182/2005, em seus artigos 8º e 11, estabelece a competência da ANAC para adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e o fomento da aviação civil, bem como a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência. Dessa forma, resta evidente a competência do Colegiado para analisar a presente proposta normativa.

2. **ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO**

2.1. Inicialmente, cabe ressaltar que a proposta em apreciação dá continuidade à atualização normativa em que esta Diretoria Colegiada, por meio da Res. nº 571/2020, desregulamentou a matéria para os aeroportos privados.

2.2. Neste processo específico, a agenda regulatória, instituto que confere ampla publicidade e transparência dos temas prioritários em estudos na ANAC, instigou a área técnica a pesquisar e buscar alternativas regulatórias para a baixa efetividade do Plano de Zoneamento de Ruído dos aeroportos em influenciar as ocupações dos entornos dos sítios aeroportuários.

2.3. Remonta do final dos anos 70^[1] iniciativas das autoridades públicas visando conferir proteções às operações aéreas nos aeroportos e evitar conflitos entre essas operações e o contexto situacional em que eles estão inseridos. O incômodo sonoro não só provoca reações adversas nas pessoas afetadas, mas também possui potencial de restringir a operação de um aeroporto, com repercussões em sua sustentabilidade financeira e na continuidade de suas atividades.

2.4. No âmbito da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI, o ruído aeronáutico é tratado no Volume I do Anexo 16 e no Doc. 9829, os quais recomendam que o problema deve ser tratado via abordagem equilibrada, sistêmica e individualizada para cada contexto aeroportuário.

2.5. Com relação ao estudo de benchmarking internacional, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA concluiu que não há um padrão na tratativa desse problema pelos países, mas em todos os casos analisados o operador do aeródromo é o responsável pela elaboração do planejamento da gestão referente ao ruído aeronáutico.

2.6. No Brasil, a legislação pátria incumbiu às municipalidades a responsabilidade pela regulação do uso e ocupação do solo das cidades, incluindo os entornos dos aeródromos, cabendo à União e aos estados a formulação de diretrizes. Todavia, o legislador federal conferiu à ANAC competência para regular e fiscalizar o ruído aeronáutico, devendo adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil^[2].

2.7. Das opções regulatórias estudadas para o problema em tela, a proposta sugerida pela SIA foi a de reforçar o papel do operador aeroportuário, opção que concordo e passo a seguir, a tecer algumas considerações.

2.8. Os aeroportos são bens públicos da União Federal, explorados por entes públicos ou privados^[3] que devem operar em conformidade com a regulação da ANAC, da autoridade aeronáutica e de outros órgãos. Dessa forma, é imprescindível que o operador - responsável pelo bem público por determinado período - zele por manter o ativo operacional e pela sua capacidade de expansão, e isto tem relação direta com a forma como os entornos dos sítios são ocupados.

2.9. É evidente que o operador aeroportuário não é o responsável pela disciplina do uso do solo fora dos limites patrimoniais, mas é intrínseco à natureza da atividade por ele desenvolvida que a ocupação se desenvolva de forma harmoniosa, sem gerar restrições que possam causar impactos financeiros e até inviabilizar a operação do aeroporto. Nesse sentido, uma ação importante e que nesta revisão normativa foi reforçada aos operadores aeroportuários é o monitoramento efetivo do entorno dos sítios, devendo notificar, tempestivamente, as autoridades competentes acerca das irregularidades identificadas, a fim de se evitar consolidações incompatíveis com as operações aéreas.

2.10. Também, é imprescindível que as autoridades públicas, principalmente àquelas envolvidas no uso e na ocupação do solo sejam informadas dos planejamentos do aeroporto e tenham amplo e irrestrito conhecimento das curvas de ruídos verificadas para o aeródromo, incluindo os planejamentos de médio e longo prazos, bem como, das atividades compatíveis e conflitantes com cada nível de ruído.

2.11. Ademais, julgo por acertada a escolha de designar o operador do aeroporto, por meio das comissões de gerenciamento de ruídos aeronáuticos, como ponto de acolhimento de reclamações, tratando, endereçando e sistematizando as manifestações em informações qualificadas, que poderão orientar ações específicas para a eliminação ou redução dos efeitos prejudiciais da exposição ao ruído nas comunidades afetadas.

2.12. Entendo que o racional regulatório proposto pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA, ao reforçar a atuação do operador aeroportuário tem o potencial de encorajar o desenvolvimento de uma cultura de zelo e de proteção do entorno dos aeródromos - não só pelos operadores, mas por todos envolvidos - em redes sinérgicas e colaborativas para assegurar que a utilização dessas áreas se darão de forma harmoniosa entre as necessidades das comunidades e as operações do aeroporto.

2.13. No entanto, o esforço a ser empreendido pelo operador aeroportuário deve ser refletido pelas demais autoridades envolvidas, pois, como bem está previsto na Política Nacional de Aviação Civil^[4]: *“minimizar os efeitos prejudiciais da aviação civil sobre o meio ambiente é dever de todos, principalmente dos órgãos, entidades e pessoas vinculados à aviação, particularmente no que diz respeito a ruídos...”*

2.14. Por fim, considerando a limitada esfera de competência do gestor aeroportuário no que tange à capacidade de influenciar as decisões de instituições locais no uso do solo, aliada à importância de sua atuação proativa, para a finalidade de preservação do entorno aeroportuário, junto aos órgãos federais (diretamente interessados nessa finalidade), ressalto a importância de que a SIA adote uma abordagem colaborativa e práticas de regulação responsável

junto aos operadores aeroportuários no bojo da aplicação prática do RBAC em aspectos sempre que possível apoiar e orientar a gestão aeroportuária na consecução dos objetivos da norma, ao invés de uma atuação excessivamente formalista e punitiva.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à aprovação** da Emenda 03 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 161 – Plano de Zoneamento de Ruído - PZR, nos termos da proposta apresentada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA (5370499).

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor

[1] “4.15 Em 03 de maio de 1979, o Decreto nº 83.399, que Regulamenta o Capítulo III do Título IV do Código Brasileiro do Ar (Das Zonas de Proteção de Aeródromos, de Helipontos e de Auxílios à Navegação Aérea), inseriu na legislação o conceito de Zoneamento de Ruído, recomendando restrições ao Uso do Solo nas áreas vizinhas dos aeroportos, em função do nível de ruído gerado pelas operações das aeronaves com a criação de três áreas, delimitadas por curvas de ruído, nas quais são estabelecidas restrições ao uso do solo pelo decreto. Além disso, definiu-se que as curvas seriam traçadas por metodologia do M.Aer.

4.16 Com o objetivo de agir de forma mais eficaz sobre o controle do uso do solo no entorno dos aeroportos, foi instituído o Decreto nº 89.431, aprovado em 08 de março de 1984, que dispõe sobre o Plano Básico de Zoneamento de Ruído e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído a que se refere o Código Brasileiro do Ar. O Decreto, entre outros pontos, define os usos permitidos e proibidos nas áreas abrangidas pelas curvas de ruído.” (4523578)

[2] “Por todo exposto, assentou-se que a aplicação do PZR dependerá de uma ação conjunta com os Municípios, em face da sua competência constitucional para promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano, nos termos do art. 30, VIII, da CF. Entretanto, o legislador federal pode estabelecer diretrizes e restrições a este planejamento municipal do solo urbano, entre as quais ao que tange o Plano de Zoneamento de Ruído Aeronáutico, previsto no art. 44 do CBA, sob competência da Anac, com fundamento no art. 8º, X, da Lei nº 11.182/2005.” (4523578)

[3] O CBA determina que os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

Diretamente pela União – Aeródromos públicos administrados pelo Comando da Aeronáutica (COMAER);

Por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias - Aeroportos administrados pela Infraero;

Mediante convênio com os Estados ou Municípios – Aeródromos públicos delegados aos outros entes da federação;

Por Concessão – Aeroportos delegados à iniciativa privada por meio de leilão público;

Por Autorização – Aeródromos públicos administrados pela iniciativa privada, autorizado por meio de ato do poder público.

https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/portaria_no_183_de_14_ago_2014_-_aprova_o_plano_geral_de_outorgas_pgo.pdf

[4] PNAC aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009.

“2.3 PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE

Minimizar os efeitos prejudiciais da aviação civil sobre o meio ambiente é dever de todos, principalmente dos órgãos, entidades e pessoas vinculados à aviação, particularmente no que diz respeito a ruídos e emissão de gases dos motores das aeronaves e impactos da infra-estrutura. Estimular a adoção de mecanismos visando atenuar tais efeitos é ação que se faz necessária para a proteção do meio ambiente.

Esforços também devem ser envidados no sentido de estabelecer ou fazer cumprir acordos com órgãos nacionais e internacionais que contribuam para a conservação e a manutenção do meio ambiente.”



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 23/02/2021, às 19:29, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5382705** e o código CRC **A1E23027**.