



DECISÃO - CEL - Nº 03/2022

Impugnante: CÂMARA COMUNITÁRIA DA BARRA DA TIJUCA

Licitação: Leilão nº 01/2022

Objeto: Concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes dos Blocos Aviação Geral, Norte II, SP/MS/PA/MG.

Assunto: Licitação na modalidade leilão. Impugnação ao edital. Decisão da Comissão Especial de Licitação.

1. DA IMPUGNAÇÃO

1.1. Conhece-se da Impugnação, tendo em vista que ela foi apresentada tempestivamente, observado o prazo disposto no item 1.20 do Edital do Leilão nº 01/2022.

1.2. Em tempo, cumpre registrar que embora o documento não traga explícita a informação de tratar-se de impugnação ao Edital, sendo nominada por seus remetentes como "Carta Aberta" direcionada ao Ministro da infraestrutura, ao Secretário Nacional de Aviação Civil e ao Diretor-Presidente da ANAC, portanto em desconformidade com a forma de direcionamento trazida pelo item 1.21 do instrumento convocatório, considerando que o documento foi apresentado no prazo estipulado e que aponta para demanda de ajustes ao Edital do Leilão nº 01/2022, bem como com vistas a maximizar a participação dos interessados nesta etapa procedimental, o documento foi tratado como impugnação ao Edital e foi recebido.

1.3. Superado o ponto, cuida-se de impugnação apresentada pela CÂMARA COMUNITÁRIA DA BARRA DA TIJUCA, em 5 de agosto de 2022, conforme documentação constante do processo administrativo 00058.046724/2022-58.

1.4. A impugnante solicita ajustes no Edital em face da severa ofensa à tranquilidade dos moradores provocada pelos ruídos de aeronaves no entorno do Aeroporto de Jacarepaguá.

1.5. A partir dessa ponderação, a impugnante requer que o Edital seja corrigido no sentido de trazer as seguintes regras:

- a) Proibição do aumento da pista do Aeroporto, que hoje é de 900 metros;
- b) Proibição de operações de voos regulares comerciais com aeronaves ATR 42;
- c) Limitação do número de pousos e decolagens de helicópteros offshore (bi turbinados e de grande porte);
- d) Não operação aos sábados, domingos e feriados;
- e) Decolagem nos dias úteis a partir das 10:00h da manhã;
- f) Implantação de equipamentos para fiscalizar o respeito às rotas e altitudes;
- g) Determinação para que sejam estabelecidas rotas (para decolagem e aproximação para pouso), distantes das residências o suficiente para que o ruído, segundo as normas técnicas e legislação vigentes, não afete o cotidiano dos moradores da Barra da Tijuca, Recreio e adjacências.

1.6. A impugnante entende haver problemas socioambientais, em especial relacionados a ruídos, que ensejariam a inclusão de exigências no Edital que minimizassem tais problemas. Contudo, as alegações não apontam ilegalidades ou irregularidades concretas dos dispositivos editalícios.

2. DA ANÁLISE

2.1. De antemão, há de se reforçar os limites da atuação da Comissão Especial de Licitação, a quem incumbe cumprir e fazer cumprir o edital de licitação, leis e demais atos normativos e regulamentares aplicáveis ao processo concorrencial e de contratação.

2.2. Ademais, importa reiterar que os documentos jurídicos informadores da 7ª rodada de concessões foram submetidos a controle de legalidade pela Procuradoria Federal junto à ANAC (PFEANAC), e também submetidos ao crivo do Tribunal de Contas da União, em conformidade com a Instrução Normativa n. 81/2018. Vale registrar que em nenhuma dessas instâncias de controle foi identificada violação a atos normativos e legais vigentes.

2.3. Além disso, destaca-se que a publicação do Edital nº 01/2022 foi precedida de etapa de Consulta Pública, no período de 27/10/2021 a 08/11/2021, e contou com uma Audiência Pública, realizada no dia 22/10/2021, oportunidade na qual representantes da sociedade civil puderam participar.

2.4. Nesse sentido, destaca-se que tal manifestação trazida neste momento pela CÂMARA COMUNITÁRIA DA BARRA DA TIJUCA tratando sobre o tema de ruídos no entorno do Aeroporto de Jacarepaguá foi analisada quando da realização da Consulta Pública nº 13/2021 através das contribuições nº 18662 (página 341), nº 18664 (página 347), nº 18694 (página 389), nº 18695 (página 392), nº 18705 (página 406) do Relatório de Contribuições - Consulta Pública nº 13/2021 disponível em <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas/2021/13/RelatriodeAnlisedasContribuiesConsultaPblicas132021.pdf>. Por pertinência cita-se abaixo a respostas apresentada a tais questionamentos relacionados ao tema de ruídos nas proximidades do Aeroporto de Jacarepaguá - Roberto Marinho – Rio de Janeiro/RJ (SBJR):

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que como diretriz para elaboração dos EVTEAs, encontrava-se a estrita obediência a todos os normativos vigentes, seja na esfera ambiental ou mesmo na de aviação civil (visando, entre outros, a segurança operacional, a obediência às superfícies limitadoras de obstáculos e às curvas de proteção de ruído aeronáutico, assim como o risco da fauna). Desta feita, os estudos e projetos foram elaborados adequando-se estritamente ao arcabouço de normativos ambientais vigentes, entre os quais, especificamente com relação ao Estado do Rio de Janeiro, aponta-se a Lei nº 126/1977 (alterada pelas Leis nº 3.827/2002 e 6.410/2013). O município do Rio de Janeiro, por sua vez, possui a Lei nº 3.268/2001, que estabelece as condições básicas de proteção da coletividade contra a poluição sonora. Em adição, dentre as normas aeroviárias vigentes, há o RBAC ANAC nº 161, que prevê a elaboração do Plano de Zoneamento de Ruído (PZR). O PZR deve ter seu registro efetivado pela ANAC e ser divulgado aos municípios abrangidos pelo Plano. Por se enquadrar no item 161.15(a)1 do RBAC, o Aeroporto de Jacarepaguá ainda deve aplicar um Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR). Nesse sentido, esses instrumentos – ou eventuais normativos que os substituam – devem ser considerados pelo futuro administrador aeroportuário na elaboração do plano de desenvolvimento aeroportuário a ser apresentado ao Poder Concedente, já que, como os EVTEAs não são vinculantes, pode o operador aeroportuário buscar, nos termos do contrato de concessão, a solução que melhor atender, em sua visão, as exigências contratuais e demais regulamentações aplicáveis. No que compete ao Aeroporto de Jacarepaguá, o projeto de engenharia do EVTEA não vislumbra ampliação da pista de pouso e decolagem, mas sim a construção de áreas de proteção de fim de pista em cada uma de suas cabeceiras (RESA, do inglês Runway End Safety Area). Ademais, em linhas gerais, são previstas intervenções de adequação de pistas de taxiamento de aeronaves, posições de pátio e retirada de obstáculos identificados. Finalmente, são previstos investimentos em equipamentos que permitam operações mais seguras, como indicador de rampa de aproximação, balizamento e sinalização. Intervenções desta natureza permitem operações mais seguras (para as aeronaves e para a vizinhança do aeroporto) e podem contribuir, futuramente, no aprimoramento de procedimentos de pouso e decolagem por instrumentos que atenuem a condição ruidosa do aeroporto, atividade ligada ao órgão e controle do espaço aéreo (DECEA). Com relação à vedação aos voos comerciais, cabe ressaltar que o marco regulatório vigente prevê a liberdade de rotas, como definido no art. 48 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Lei de criação da ANAC). Assim versa: “Art. 48. (VETADO) / § 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequadas expedidas pela ANAC.”. No entanto, salienta-se que os estudos de mercado que compõem o EVTEA não vislumbraram demanda para voos regulares no aeroporto. Neste diapasão, cumpre ressaltar que o documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato de concessão, que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos. A ANAC agradece a contribuição e informa

que, no entendimento da sua Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, o contrato não tem por função tratar de aspectos operacionais cotidianos dado que tal matéria é variável ao longo do tempo com o desenvolvimento das operações do aeroporto. Dessa forma, tais assuntos são disciplinados por meio de mecanismos de regulação da Anac, que permitem o gerenciamento dinâmico do tema na busca de soluções mais adequadas ao caso concreto que permitam equilibrar o binômio desenvolvimento x poluição sonora. Para esse caso específico do ruído, o aeroporto possui uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA), sendo um fórum colaborativo com vistas a estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação, medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno de seu aeródromo. A Comissão é composta por equipe do aeródromo e membros e órgãos externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico, como representação das comunidades do entorno, das municipalidades abrangidas pelo PZR, da torre de controle, de órgãos ambientais, dentre outros, envolvidos na questão do ruído aeronáutico, gestão do uso do solo e operações no aeródromo. Dessa forma, entende-se que tais aspectos operacionais devem ser debatidos com todos os envolvidos a fim de que possam, avaliar o impacto e gerenciar adequadamente os riscos. Importa destacar que encontra-se em vigor o Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) do SBJR, cujas curvas de ruído foram validadas por meio da Portaria nº 476, de 09/02/2018. O operador do aeródromo SBJR tem comprovado o cumprimento das atividades previstas no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC nº 161 – “Planos De Zoneamento de Ruído de Aeródromos – PZR” para com os compromissos da Comissão de Gerenciamento do Risco Aeronáutico (CGRA), buscando ações para minimizar o ruído aeronáutico que tem como catalisador o aeroporto, buscando a discussão com a municipalidade quanto à compatibilização do uso do solo no entorno do aeródromo, assim como discussões com comunidade de entorno e demais órgãos interessados.

2.5. A impugnante solicita a inclusão no Edital de diversas restrições à operação aeroportuária de modo a mitigar a alegada severa ofensa à tranquilidade dos moradores provocada pelos ruídos de aeronaves no entorno do Aeroporto de Jacarepaguá.

2.6. A área técnica tratou adequadamente do tema na fase de Consulta Pública, em especial apresentando o entendimento de que o contrato de concessão não tem por função tratar de aspectos operacionais cotidianos de cada aeroporto, uma vez que o assunto é mutável ao longo do tempo com o desenvolvimento das operações aeroportuárias. Assim, o tema impugnado deve ser disciplinado através de mecanismos de regulação do setor da aviação civil permitindo o gerenciamento dinâmico e a busca de soluções mais adequadas ao caso concreto.

2.7. Ademais, o Edital do Leilão nº 01/2022 reafirma em seu item 3.1.3, como dever geral da concessionária, a necessidade de cumprimento das disposições legais ou regulamentares, e determinações editadas pela ANAC, o que inclui as normas para a mitigação e compensação dos impactos urbanísticos decorrentes da implantação da concessão.

2.8. Por fim, não obstante o entendimento de que as cláusulas restritivas pretendidas não sejam possíveis de inserção no Edital da licitação, ressalta-se que o Contrato a ser assinado pela empresa vencedora do leilão para cada um dos blocos, traz em seu Anexo II (Plano de Exploração Aeroportuária - PEA), item 8.11.6, a necessidade de que a programação de melhorias da infraestrutura leve em consideração a articulação com os poderes públicos municipais e estaduais e com entidades da sociedade de área de influência do aeroporto. Dessa forma, objetiva-se assegurar que a concessionária do aeroporto promova a articulação junto ao poder público local e junto às entidades interessadas para que o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária não ocorra de forma apartada do desenvolvimento urbano, mantendo-se uma melhor integração entre estrutura aeroportuária e a cidade.

2.9. Assim, a Comissão de licitação entende que as ponderações da impugnante não se traduzem em ilegalidades ou irregularidades no Edital do Leilão nº 01/2022.

3. CONCLUSÃO

3.1. Considerando todo o exposto, esta Comissão Especial de Licitação delibera por conhecer do pedido de impugnação e decidir por sua IMPROCEDÊNCIA.



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Silva Fiorillo, Membro da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2022**, em 10/08/2022, às 15:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

Documento assinado eletronicamente por **Jacqueline de Azevedo Silva, Presidente da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2022**, em 10/08/2022, às 16:12, conforme horário



oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Priscilla Brito Silva Vieira, Membro da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2022**, em 10/08/2022, às 16:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Alfredo Isaac Nogueira, Membro da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2022**, em 10/08/2022, às 16:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marília Kehrlle Soares, Membro da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2022**, em 10/08/2022, às 16:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Romano Massignan Berejuk, Membro da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2022**, em 10/08/2022, às 17:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Felipe Murad Romano, Membro da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2022**, em 10/08/2022, às 17:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **7536356** e o código CRC **5013095B**.