



ANAC
AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL

**GUIA DE
BOAS PRÁTICAS**

A Participação das Prefeituras no Desenvolvimento dos Aeroportos Brasileiros



**GUIA DE BOAS PRÁTICAS - A PARTICIPAÇÃO DAS PREFEITURAS
NO DESENVOLVIMENTO DOS AEROPORTOS BRASILEIROS**

SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - SIA
1a edição - Dezembro / 2023

SUPERINTENDENTE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Giovano Palma

GERENTE DE CERTIFICAÇÃO E SEGURANÇA OPERACIONAL

Eduardo Henn Bernardi

**GERENTE TÉCNICO DE PLANOS, PROGRAMAS, HELIPONTOS
E INFORMAÇÕES CADASTRAIS**

Victor Melo Freire

EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL

Beatriz Delpino Pereira Blinder

Emilia Raphael dos Santos

Cynthia Maria Robbe Mathias

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)

**DÚVIDAS, SUGESTÕES E CRÍTICAS PODEM SER ENVIADAS
PARA O E-MAIL**

gtpi@anac.gov.br

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	4
2. OBJETIVOS	5
3. TRANSPORTE AÉREO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	6
INDUTOR DA ECONOMIA	6
DADOS ECONÔMICOS	7
4. ARCABOUÇO LEGAL: As Prefeituras e o Desenvolvimento do Transporte Aéreo Local	10
OS RESPONSÁVEIS PELO DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL	10
O AERÓDROMO E SEU ENTORNO	11
PAPEL DA AGÊNCIA REGULADORA	12
5. PLANO DIRETOR AEROPORTUÁRIO	14
NO ÂMBITO DA ANAC	14
NO ÂMBITO DO COMAER	16
A IMPORTÂNCIA DA ATUAÇÃO DAS PREFEITURAS	17
6. PLANO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO	19
A CGRA E A PARTICIPAÇÃO DA PREFEITURA	22



1. INTRODUÇÃO

Este Guia de Boas Práticas apresenta orientações a fim de promover boas práticas aplicáveis no desenvolvimento dos aeroportos brasileiros, em especial quanto aos temas: ruído aeronáutico e planejamento aeroportuário.

O ruído aeronáutico provoca impactos nas comunidades próximas aos aeroportos. E a gestão do entorno exige, da Autoridade Municipal, uma atuação moderada entre o fomento das contribuições econômicas e sociais mais amplas da atividade de aviação e o resguardo dos moradores afetados.

A expansão urbana de um município, por sua vez, está intimamente ligada ao Plano Diretor Aeroportuário. Conforme a cidade se desenvolve, é necessário coordenar o crescimento do aeroporto de maneira apropriada, a fim de evitar conflitos entre a infraestrutura aeroportuária e a expansão das áreas delimitadas no plano diretor do Município.

Um planejamento adequado deve considerar aspectos como zoneamento, diferentes modais de transporte, impacto ambiental e ordenamento territorial, visando à criação de uma interação benéfica entre o aeroporto e a cidade.

2. OBJETIVOS

Este manual tem como objetivo apresentar, ao órgão responsável pelo planejamento urbano, o papel fundamental desempenhado pelo Plano Diretor Municipal quando em consonância com os instrumentos: Plano Diretor Aeroportuário (PDIR) e Plano de Zoneamento de Ruído (PZR).

Essas ferramentas têm como propósito primordial orientar a expansão, operação e modernização de instalações aeroportuárias, alinhando-os de forma sinérgica com o crescimento das áreas urbanas circundantes.

O PZR tem por objetivo prevenir os impactos sonoros decorrentes das operações aeroportuárias, estabelecendo diretrizes para a distribuição espacial das atividades a fim de minimizar potenciais conflitos entre o funcionamento aeroportuário e o bem-estar das comunidades locais.

O PDIR, por sua vez, busca sinalizar ao planejamento urbano local as intenções de expansão da infraestrutura aeroportuária, de forma a proporcionar um crescimento sustentável e equilibrado com o entorno.

Este guia visa conscientizar o Poder Público local sobre a importância da incorporação dessas ferramentas na promoção do desenvolvimento harmônico da cidade.



3. TRANSPORTE AÉREO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

INDUTOR DA ECONOMIA

O transporte aéreo é elemento catalisador para o desenvolvimento da localidade em que está inserido. Ao possibilitar maior acesso, velocidade, agilidade, conectividade e rapidez aos meios de produção, o transporte aéreo potencializa a geração de negócios, empregos e serviços da cidade.



Inúmeras possibilidades de ligações aéreas e conectividade em território nacional



Para muitas cidades, por suas características de localização, dimensões e configuração geográfica, o modal aéreo torna-se a única solução para preencher as lacunas dos demais modais no transporte de bens e pessoas.

Neste contexto, é salutar que se promova a capilaridade do transporte aéreo, mas que se tenha atenção às responsabilidades associadas ao desenvolvimento de um aeroporto no ambiente urbano.

DADOS ECONÔMICOS

Embora o transporte aéreo tenha sofrido impactos significativos durante e após a crise sanitária de 2019 (pandemia da covid-19), o que levou os indicadores da aviação aos patamares registrados em 2010, o estudo 'Voar por Mais Brasil', realizado pela Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), ao que parece ter sido realizado em 2016, apresentou indicadores que não apenas representam a importância do setor aéreo para as economias nacional, regional e local, mas também evidenciam o potencial de crescimento, o que pode também ser aplicado ao cenário de retomada pós-pandêmico para essas economias. Ao contribuir com cerca de 3,1% da produção nacional, o estudo estimou que a cadeia produtiva associada ao transporte aéreo tenha gerado 6,4 milhões de empregos no Brasil, distribuídos pelos diversos setores envolvidos, estimulados ou viabilizados pelo transporte aéreo.

Em 2019, ainda explorando o cenário pré-pandemia, a Revista Panorama de 2019¹ apresentou dados dos impactos econômicos da atividade do transporte aéreo no Brasil, indicando incremento no total de tributos arrecadados².

6,5 milhões
de empregos amparados pelo setor aéreo no Brasil (todos os efeitos)³

R\$ 25,5 bilhões
em impostos pagos relacionados a essa atividade⁴

R\$ 59,2 bilhões
em salários pagos aos trabalhadores⁵



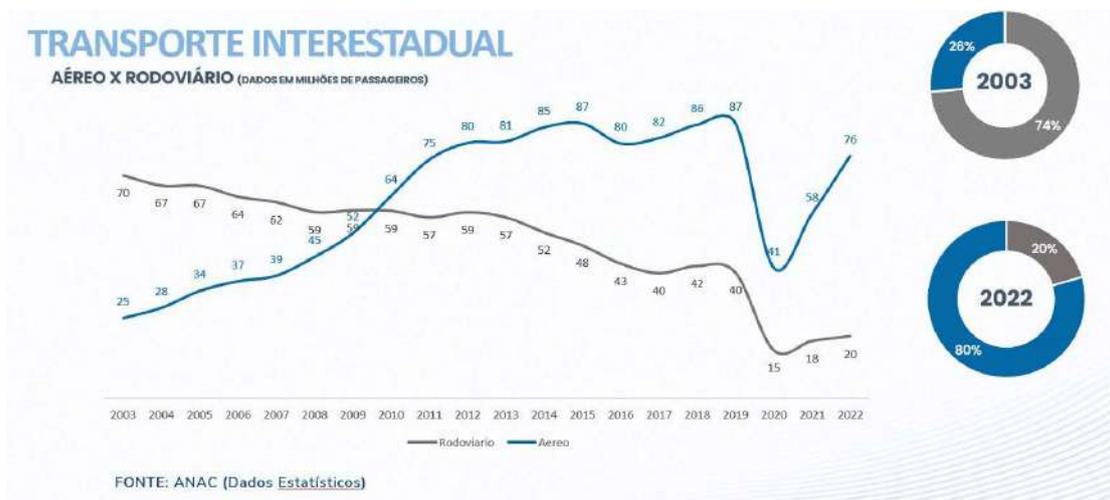
IMPACTOS ECONÔMICOS DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL - 2019

Fontes: ACSP, ANAC, FIPE, IBGE, IPEA, Ministério do Turismo. Elaboração ABEAR

Nota: Impactos econômicos indiretos são aqueles que ocorrem ao longo da cadeia de suprimentos. Impactos econômicos induzidos (ou efeito renda) são aqueles que derivam dos gastos dos empregados em toda a cadeia de suprimentos.

1 Estudo disponível em <https://www.abear.com.br/wp-content/uploads/2020/10/Panorama2019.pdf>
2 Referência antes dos efeitos da crise sanitária de 2020 (Pandemia).

Os dados estatísticos de transporte interestadual de passageiros revelam a importância do transporte aéreo na matriz de transporte doméstica, em que se percebe a consolidação do modal aéreo frente ao rodoviário.



Neste contexto, a tendência observada no gráfico da evolução do transporte de passageiros aponta para uma retomada pós pandemia que tende a gerar efeitos significativos sobre as economias, com impactos nos empregos diretos, indiretos, induzidos e catalisados.



O estudo “[Desafios e Tendências da Aviação no Brasil](#)”, de Fábio Steinberg, divulgado em 07/12/2022, afirma que o Brasil apresenta número baixo de viagens per capita em comparação com outros países, mas tem grande potencial de crescimento devido a suas dimensões e população.

O Brasil tem o 5º maior espaço aéreo do mundo, mas a aviação representa somente 18% dos seus modais.



A nova realidade pós-pandemia leva as pessoas a optarem por locais com natureza e ao ar livre, evitando grandes aglomerações de pessoas e ambientes fechados. Esta situação beneficia o Brasil devido às suas fantásticas condições naturais que lhe permitem atrair mais turistas internacionais.

Dos 5.500 municípios brasileiros, apenas cerca de 130 são cobertos por rotas de aviação comercial.

Fontes: <https://steinberg.com.br/aviacao-no-brasil-desafios-e-tendencias/>

<https://www.aeroflap.com.br/estudo-sobre-aviacao-no-brasil-apresenta-alternativas-para-o-setor/>

4. ARCABOUÇO LEGAL: As Prefeituras e o Desenvolvimento do Transporte Aéreo Local

OS RESPONSÁVEIS PELO DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL

No Brasil, a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo [Decreto no 6.780, de 18 de fevereiro de 2009](#), define o conjunto de diretrizes e estratégias que norteiam o planejamento das instituições responsáveis pelo desenvolvimento da aviação civil brasileira, estabelecendo objetivos e ações estratégicas para o setor, em integração ao contexto das políticas nacionais brasileiras.



Principal propósito do PNAC:

Assegurar à sociedade brasileira o desenvolvimento de sistema de aviação civil amplo, seguro, eficiente, econômico, moderno, concorrencial, compatível com a sustentabilidade ambiental, integrado às demais modalidades de transporte e alicerçado na capacidade produtiva e de prestação de serviços.

O decreto caracteriza, ainda, a importância do desenvolvimento e aumento da disponibilidade de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária civis, com vistas a aumentar a oferta de serviços de transporte aéreo, tendo como premissas os fundamentos, objetivos e princípios dispostos na Constituição e harmoniza-se com as convenções e tratados internacionais ratificados pelo Brasil.

A PNAC deve ser observada pelos governos federal, estadual e **MUNICIPAL**, assim como todos os outros agentes envolvidos no desenvolvimento da aviação civil. É essencial que sua implementação ocorra de maneira coordenada e harmônica entre todas as partes responsáveis.



O AERÓDROMO E SEU ENTORNO

A Carta Magna confere aos Municípios a competência de promover ordenamento de seu território.

Art. 30. Compete aos Municípios:

(...)

VII – promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

(...)

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), aprovado pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, constitui o marco regulatório para o setor e reúne os compromissos assumidos em tratados, acordos, normas e práticas internacionais.

Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA)

Fonte: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm



No que se refere ao desenvolvimento seguro dos aeródromos civis brasileiros em harmonia ao desenvolvimento do seu entorno, o CBA apresenta uma seção própria – Seção V – intitulada “Das Zonas de Proteção”.

A **Zona de Proteção** de um aeródromo estabelece que as **propriedades vizinhas dos aeródromos** e das instalações de auxílio à navegação aérea **estão sujeitas a restrições**, sendo estas relativas ao uso das propriedades quanto a edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embaraçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais.

As restrições são especificadas pela autoridade aeronáutica (Comando da Aeronáutica) e de aviação civil (ANAC), mediante aprovação de planos, dentre eles: Plano de Zoneamento de Ruído; Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos; Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos; e Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea.

O CBA estabelece ainda, em seu § 4º, Art. 44, que as Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo nas áreas vizinhas aos aeródromos com as restrições especiais, constantes dos diferentes planos.

Cabe apontar que é previsto no CBA, Art. 45, em função da preservação da segurança das operações, que a autoridade aeronáutica poderá embargar obras ou construções de qualquer natureza, ou exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os planos de zoneamento de proteção, por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização.

Fonte: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm

PAPEL DA AGÊNCIA REGULADORA

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil, deixou estabelecido o papel da ANAC no contexto do planejamento da infraestrutura aeroportuária.

Conforme Art. 8º, cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e



AEROPORTO DE VITÓRIA

Na cidade de Vitória (ES), foi necessária a demolição dos dois últimos pavimentos de um edifício localizado na projeção da rampa de aproximação de uma das pistas de pouso e decolagem. A intervenção aconteceu por determinação da Justiça Federal, após a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) constatar que parte da edificação violava uma das rampas de aproximação do Aeroporto Eurico Salles, colocando em risco as operações.

Segundo o site de notícias da Prefeitura Municipal de Vitória, à época da demolição, a Secretaria de Desenvolvimento da Cidade (Sedec) mantinha fiscalização permanente sobre obras na cidade.

Fonte: <https://m.vitoria.es.gov.br/noticias/noticia-13782>

aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

X – Regular e fiscalizar as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico XXII – Aprovar os planos diretores dos aeroportos

No âmbito da regulação e fiscalização do ruído aeronáutico em aeroportos, a ANAC publicou, em 26 de fevereiro de 2021, o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – **RBAC nº 161** – Planos de Zoneamento de Ruído de Aeródromos – PZR, Emd. 03, e no âmbito da aprovação de Planos Diretores Aeroportuários, a ANAC publicou a **Resolução nº 153**, de 18 de junho de 2010.

Lei de criação da AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Lei nº 11.182, de 27 de
setembro de 2005

Fonte: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2005/lei/l11182.htm



REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL RBAC nº 161 EMENDA nº 03	
Título:	PLANOS DE ZONEAMENTO DE RUIDO DE AERÓDROMOS – PZR
Aprovação:	Resolução nº 202, de 28.09.2011. [Emenda nº 00] Resolução nº 231, de 10.08.2013. [Emenda nº 01] Resolução nº 571, de 08.07.2020. [Emenda nº 02] Resolução nº 609, de 23.02.2021. [Emenda nº 03]
	Origem: SIA
SUMÁRIO	
SUBPARTE A GENERALIDADES 1	
101. 1 Termos e definições.....	2
102. 1 Estudos de zoneamento de ruído.....	2

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL RESOLUÇÃO Nº 153, DE 18 DE JUNHO DE 2010.	
	Dispõe sobre a aprovação de Planos Diretores Aeroportuários.

(Texto consolidado)

A DIRETORA-PRESIDENTE DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da prerrogativa de que trata o art. 6º do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, com as alterações posteriores, e tendo em vista o disposto nos arts. 8º, inciso XXII, e 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005,

Fontes: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2010/resolucao-no-153-de-18-06-2010>

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-161>

5. PLANO DIRETOR AEROPORTUÁRIO

NO ÂMBITO DA ANAC

O **Plano Diretor Aeroportuário (PDIR)** é o documento elaborado pelo operador de aeródromo, que estabelece o planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária em consonância com a regulamentação de **segurança operacional** expedida pela **ANAC**.

No âmbito do processo de análise e aprovação de Planos Diretores Aeroportuário na ANAC, a Resolução nº 153/2010 estabelece que a aprovação de PDIR não dispensa o operador de aeródromo da observância dos requisitos de **licenciamento ambiental, de uso do solo e de zoneamento urbano** e outras posturas, bem como da aprovação do planejamento proposto junto ao órgão responsável pelo controle do espaço aéreo.





Sempre que houver alteração do planejamento para expansão da infraestrutura aeroportuária, ou mesmo condição modificativa imposta por órgão competente, é responsabilidade do operador mantê-lo atualizado, solicitando sua revisão e nova aprovação junto à ANAC



A página da ANAC, na rede mundial de computadores, apresenta a listagem dos **Planos Diretores Aprovados e Validados**.

Fonte: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/planejamento-aeroporto>



- **Plano Diretor Aeroportuário** deve refletir o planejamento atual do operador para o desenvolvimento futuro da infraestrutura.

No entanto, inúmeros fatores podem impactar nesse planejamento.

Assim, é possível a revisão do PDIR a qualquer tempo.

Nota-se que, a cada revisão do plano, recomenda-se que o operador mantenha estreita conexão com as Prefeituras, a fim de buscar relacionamento harmônico com o Plano de Desenvolvimento Urbano do Município.

NO ÂMBITO DO COMAER

Por outro lado, e de forma complementar, o Comando da Aeronáutica (COMAER), possui a ICA 11-3 “Processos da Área de Aeródromos (AGA) no âmbito do COMAER”, tendo dentre suas finalidades estabelecer os processos para análise de planos diretores aeroportuários.

A ICA estabelece que, **após validação ou aprovação do PDIR pela ANAC**, o documento será enviado ao **COMAER** para deliberação.

A ICA 11-3 – “Processos da Área de Aeródromos (AGA) no Âmbito do COMAER” pode ser acessada em <https://publicacoes.decea.mil.br/publicacao/ica-11-3>.

Para acesso ao Portal AGA:
<https://aga.decea.mil.br/>



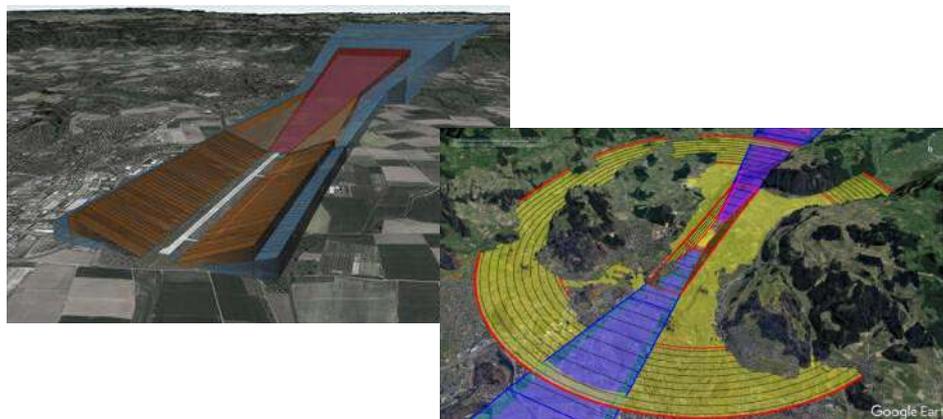
Bem-vindo ao Portal AGA

O Portal AGA disponibiliza informações sobre Planos de Zona de Proteção de Aeródromo (PZPA), consulta aos planos publicados, legislação de referência e, também, dá acesso e suportes que auxiliam a elaboração de processos. O Portal AGA disponibiliza acesso ao SYSAGA, sistema destinado à elaboração e à consulta de processos.



Dentre as análises do COMAER para deliberação, estão os PLANOS DE ZONA DE PROTEÇÃO, que são o conjunto de planos utilizados para disciplinar a ocupação do solo, de modo a garantir a segurança e a regularidade das operações aéreas. São eles:

- o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA)
- o Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromo (PEZPA)
- o Plano Básico de Zona de Proteção de Heliponto (PBZPH)
- o Plano de Zona de Proteção de Rotas Especiais de Aviões e Helicópteros (PZPREAH)
- o Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA)



A IMPORTÂNCIA DA ATUAÇÃO DAS PREFEITURAS

O papel das Prefeituras é incorporar as limitações impostas pelo(s) Plano(s) de Zona de Proteção, as expansões contidas no PDIR e as restrições às atividades de uso compatível do solo dos PZR no seu Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município. Isso visa criar previsibilidade ao planejador urbano, de forma a melhor assegurar as expansões propostas para o aeroporto, que buscam atender o atendimento à demanda futura, respeitando a regulação de segurança operacional, minimizando os efeitos sobre a população afetada, e impulsionando o desenvolvimento da própria cidade. A Lei nº 10.257/2001 (Diretrizes Gerais da Política Urbana), em seu Art. 2º, estipula que a política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade com base nas seguintes diretrizes:





(...)VI – ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

a) a utilização inadequada dos imóveis urbanos;

b) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;

(...)

g) a poluição e a degradação ambiental;

(...)

Cabe lembrar que o CBA estabelece ainda, em seu § 4º, Art. 44, que as Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.

A incorporação dessas restrições na disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo está alinhada com o Estatuto da Cidade e o CBA com o objetivo de permitir o desenvolvimento da cidade de maneira sustentável.

6. PLANO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO

Os Planos de Zoneamento de Ruído de Aeródromo – PZR (Plano Básico de Zoneamento de Ruído – PBZR e Plano Específico de Zoneamento de Ruído – PEZR) são os documentos elaborados pelos operadores de aeroportos, conforme estabelecido no RBAC nº 161. O PZR tem como objetivo representar geograficamente a área de **impacto do ruído aeronáutico** decorrente das operações nos aeródromos e, aliado ao ordenamento adequado das atividades situadas nessas áreas, ser o instrumento que possibilita preservar o desenvolvimento dos aeródromos em harmonia com as comunidades localizadas em seu entorno.

Cabe apontar a importância do cumprimento do PZR do Aeroporto, no intuito de proteger a população do incômodo sonoro proveniente das aeronaves que utilizam as infraestruturas aeroportuárias.

Para a eficácia do PZR, é necessário que sua implementação seja promovida pelo poder executivo municipal, que detém a autoridade de gerir o uso do solo urbano, como previsto no inciso VIII do Art. 30 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.



Após a efetivação do registro do PZR na ANAC, o operador de aeródromo deve divulgá-lo ao(s) município(s) abrangido(s) pelo Plano e demais órgãos interessados. Outra obrigação do operador de aeródromo é buscar ações de compatibilização do uso do solo juntamente com o(s) município(s) abrangido(s) pelas curvas de ruído, bem como com a comunidade de entorno.

TABELA E-2- Usos compatíveis e incompatíveis para áreas abrangidas por PEZR

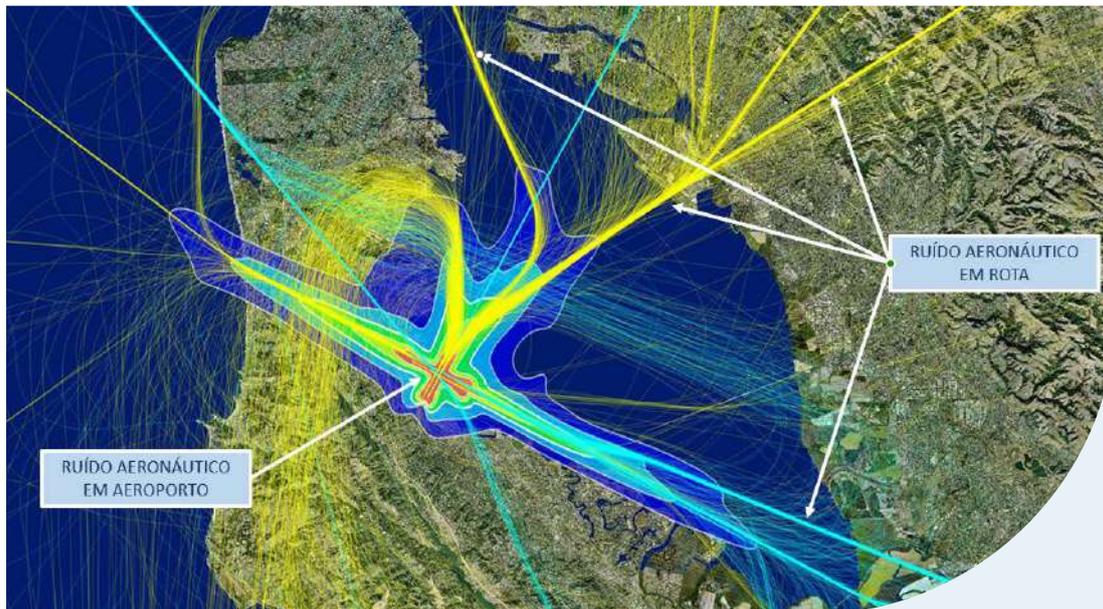
Uso do Solo	Nível de Ruído Médio dia-noite (dB)					
	Abaixo de 65	65 – 70	70 – 75	75 – 80	80 – 85	Acima de 85
Residencial						
Residências uni e multifamiliares	S	N (1)	N (1)	N	N	N
Alojamentos Temporários (exemplos: hotéis, motéis e pousadas ou empreendimentos equivalentes)	S	N (1)	N (1)	N (1)	N	N
Locais de permanência prolongada (exemplos: presídios, orfanatos, asilos, quartéis, mosteiros, conventos, apart-hotéis, pensões ou empreendimentos equivalentes)	S	N (1)	N (1)	N	N	N
Usos Públicos						
Educacional (exemplos: Universidades, bibliotecas, faculdades, creches, escolas, colégios ou empreendimentos equivalentes)	S	N (1)	N (1)	N	N	N
Saúde (exemplos: hospitais, sanatórios, clínicas, casas de saúde, centros de reabilitação ou	S	25	30	N	N	N

Na fiscalização do PZR, a ANAC considerará as medidas adotadas para incorporação do Plano na Lei de Uso e Ocupação do Solo, ou lei equivalente de ordenamento territorial urbano, do(s) município(s) circunvizinho(s) ao aeródromo.

É fundamental que a Prefeitura atue de forma colaborativa com o operador do aeródromo na elaboração, monitoramento e revisão do planejamento. Essa abordagem garante o desenvolvimento do aeroporto e o crescimento da cidade de maneira racional e sustentável.

O **operador** de aeródromo deve, para elaboração ou revisão do PEZR, atuar em cooperação com o(s) **município(s) abrangido(s) pelo Plano**, assegurando o desenvolvimento dos estudos de forma integrada com os demais órgãos interessados.





RUÍDO AERONÁUTICO EM ROTA

Embora as curvas dos Planos de Zoneamento de Ruído (PZR) busquem mapear os efeitos sonoros provenientes das aeronaves em operações aeroportuárias, tais como movimentações em solo e principalmente em procedimentos de pouso e decolagem, os efeitos sonoros das operações aéreas podem se estender além das regiões mapeadas nestas curvas.

Isso porque parte dos efeitos do ruído aeronáutico decorre das aeronaves em voo, ou seja, ao longo das rotas utilizadas pelas aeronaves para se aproximarem ou se distanciarem dos aeroportos. Trata-se do ruído aeronáutico em rota.

O ruído aeronáutico em rota está associado diretamente às trajetórias desenhadas no espaço aéreo para sobrevoo.

No Brasil, o planejamento e o desenho do espaço aéreo (desenho das trajetórias) é tema afeto às competências da Autoridade Aeronáutica, responsabilidade atribuída ao Comando da Aeronáutica. Tais funções são desempenhadas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

Cabe a esta autoridade estudar a viabilidade e implementar trajetórias que venham reduzir o efeito sonoro sobre áreas adensadas e, quando possível, procedimentos operacionais de abatimento (redução) de ruído em rota.



A CGRA E A PARTICIPAÇÃO DA PREFEITURA

No que se refere ao gerenciamento do ruído aeronáutico, o RBAC nº 161 estabelece que o operador de aeródromo deve instituir uma **Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico – CGRA**³, composta por funcionários do aeródromo, para discutir a elaboração, atualização e implementação do PZR e **convidar membros e órgãos externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico.**

A CGRA é vista como um **fórum colaborativo** e por isso a participação das prefeituras é de grande importância para garantir que a expansão da infraestrutura aeroportuária planejada no PZR seja possível, assim como o atendimento à demanda futura, de forma a impulsionar o desenvolvimento da própria cidade.

Cabe ressaltar que a ocupação de solo no entorno do aeródromo sem a observância dos usos compatíveis e incompatíveis, tais como previstos na SUBPARTE E do RBAC nº 161, poderá ocasionar **restrições operacionais aos aeroportos.**

3 RBAC 161.53 (a) – Quando o aeroporto tiver média anual de movimento de aeronaves dos últimos 3 (três) anos superior a 7.000 (sete mil) operações.

Restrições operacionais se referem a limites ou reduções de acesso de aeronaves ao aeroporto.

Neste sentido, afetam o interesse público associado aos serviços públicos de transporte da população.

Ainda, acarretam impactos econômicos tanto ao aeroporto quanto à cidade, uma vez que a **demandada prevista** nos estudos de projeções para a localidade **não será atendida.**

Portanto, ações preventivas visam evitar, no futuro, não apenas impactos econômicos, mas também sociais.

Informações sobre Ruído Aeronáutico em Aeroportos podem ser encontradas em <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/ruido-aeronautico>





ANAC
AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL

ACOMPANHE A ANAC NAS REDES SOCIAIS



[/oficialanac](#)



[/company/oficial-anac](#)



[/oficialanac](#)



[/oficialanacbr](#)



[/oficial_anac](#)