

## ATA DE REUNIÃO

<b>REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUIDO AERONÁUTICO - CGRA</b>				PÁGINA: 1 de 17	
LOCAL:	VIDEO CONFERÊNCIA - TEAMS	DATA:	20/03/23	HORA	16H00
<b>PARTICIPANTES:</b>					
EMPRESA:	NOME:	Nº	PARTICIPAÇÃO:		
INFRAMERICA	Camila Corrêa Máximo	01	Presente		
INFRAMERICA	Ricardo Brasil	02	Presente		
INFRAMERICA	Josmário de Brito Alves	03	Presente		
INFRAMERICA	Rodrigo Gomes de Paula	04	Presente		
INFRAMERICA	Renata Couto Ávila	05	Presente		
TAP PORTUGAL	Fernando Carlos Brito da Silva	06	Presente		
GOL LINHAS AÉREAS	Jassiane Maria Ferreira	07	Presente		
PASSAREDO LINHAS AÉREAS	Claython Cavalcante	08	Presente		
AEROLÍNEAS ARGENTINAS	Tayra Pires	09	Presente		
AEROLÍNEAS ARGENTINAS	Oscar Victor Di Clemente	10	Presente		
ABEAR	Nilo Machado	11	Presente		
ADM. LAGO SUL	Rita Costa	12	Presente		
AZUL LINHAS AÉREAS	José Everaldo Nazaré de Sousa	13	Presente		
SIDERAL LINHAS AÉREAS	Leonardo Medeiros	14	Presente		
LATAM	Ítalo Brito	15	Presente		
LATAM	Rodrigo Garcia	16	Presente		
DTCEA – CINDACTA I	Seg. Sarg. Ludvick de A. Ferreira	17	Presente		
SEDUH - GDF	Camila de Carvalho Pires Lammers	18	Presente		
IBRAM – Dir. Fiscalização	Alan Ferreira	19	Presente		
ASSOC. MOR. QI 17 E SMDB	Sólon Kouzak	20	Presente		
PRESERVA – ASSOCIAÇÃO QI 26	Priscila Castello Branco	21	Presente		
MODERN LOGISTICS	Gabriel Farias de Oliveira	22	Presente		
ABEAR	Alberto Komatsu	23	Presente		
LATAM	Luiz Gonzaga Xavier Lima Júnior	24	Ausente		
ADM. REG. LAGO SUL	Rubens Santoro Neto	25	Ausente		
ADM. NÚCLEO BANDEIRANTE	Cláudio Márcio de Oliveira	26	Ausente		
ADM. REG. CANDANGOLÂNDIA	Pablo de Souza Valente Lima	27	Ausente		
ADMIN. REG. PARK WAY	Deusdete Soares Benevides	28	Ausente		
IBRAM	Cláudio Trinchão	29	Ausente		
ASSOC. COLINA DOM BOSCO	Luiz Guilherme Pena	30	Ausente		
DTCEA	Ten. Viktor Johannes Bechtel	31	Ausente		
CINDACTA I	Major Marcelo Marques Lobo	32	Ausente		
MODERN LOGISTICS	Ivan Pereira	33	Ausente		
GOL LINHAS AÉREAS	Rejane Cavalcante	34	Ausente		
COPA AIRLINES	Francisco de Carvalho Júnior	35	Ausente		
ABEAR	Ruy Amparo		Ausente		
ABEAR	Raul Souza		Ausente		
IATA BRAZIL			Ausente		
<b>ASSUNTOS TRATADOS:</b>					
<b>1. Pauta abordada na CGRA – AIB de 20/03/2023;</b>					
Em virtude da pandemia de Covid-19, a reunião da CGRA foi realizada em ambiente virtual, utilizando o aplicativo Microsoft Teams. A Inframerica Concessionária do Aeroporto					

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 2 de 17
--	---------------------------

de Brasília enviou os convites, por meio do ofício IA circular nº 0252/GMA/DO/SBBR/2023, a todos os representantes das instituições envolvidas na Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico, bem como aos observadores representantes da comunidade do entorno do aeródromo. Além disso, o link de participação na reunião foi enviado por meio de endereço eletrônico. A lista com os nomes dos participantes e a constatação de presença/ausência nesta Reunião semestral está no quadro acima.

A reunião foi iniciada pontualmente às 16h00, e foi aberta pela Especialista de Meio Ambiente do Aeroporto de Brasília, Camila Máximo, que iniciou dando as boas-vindas e agradecendo a participação dos presentes, além de explicar como seria conduzida a reunião. Ela passou então a palavra para Ricardo Brasil, analista regulatório da Inframerica, que passou às deliberações previstas na pauta.

Ricardo Brasil iniciou sua exposição recordando que a reunião da Comissão não é uma aula, nem uma apresentação, e sim um fórum de discussão de especialistas com o objetivo de analisar as reclamações recebidas e tentar propor soluções para mitigação dos riscos relacionados ao ruído aeronáutico. Esclareceu que a CGRA não é um local para recebimento de reclamações, e que a ideia é discutir, deliberar e tentar identificar caminhos que possam atender, atenuar e mitigar os problemas de ruído no entorno do aeroporto, como vem sendo feito nas últimas reuniões, como no caso do procedimento de abatimento de ruído NADP proposto pela Associação de Moradores da QI 17 do Lago Sul. Essas deliberações técnicas, com apoio dos profissionais do Cindacta I, da ABEAR, e no futuro esperamos que também contemos com a participação da engenharia de operações das empresas aéreas, vem analisando possibilidades de soluções de mitigação do ruído e dos programas de ruído aeronáutico no entorno do Aeroporto de Brasília.

Ricardo utilizou uma apresentação apenas para guiar a reunião, que seguiu o seguinte roteiro:

1. Curvas de Ruído;
2. Compatibilidade do Uso do Solo;
3. Mapa de Reclamações;

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 3 de 17
--	---------------------------

4. Tratamento das Reclamações.

Sobre as curvas de ruído do SBBR, Ricardo esclareceu que as curvas de ruído foram registradas na ANAC e que a atualização ocorrida em agosto de 2022 se deveu, principalmente, às novas cartas de chegada e saída do SBBR.

Ricardo passou então a mostrar a questão da compatibilização do uso do solo, onde apresentou um mapa com as zonas de influência da curva de 65dB, que mostra claramente quais são as áreas residenciais do entorno do Aeroporto e que, segundo previsto na Subparte E do RBAC 161, pode haver compatibilidade de uso residencial e outros tipos de usos, desde que “medidas para se atingir redução de nível de ruído sejam incorporadas no projeto/construção das edificações onde houver permanência prolongada de pessoas”. Camila indicou rapidamente as áreas de influência que estão localizadas dentro dos bairros do Núcleo Bandeirante, Candangolândia, Lago Sul e Park Way.

O Sr. Alan, diretor de auditoria e fiscalização do IBRAM/DF, pediu a palavra e disse que não estava identificando no mapa a zona de influência sobre a área de desenvolvimento de Águas Claras, e que ela fica ao lado do Núcleo Bandeirante, e que a incidência lá é muito alta. Sugeriu que fosse realizado um adendo e se considerar essa área também como de influência, pois ela é bastante afetada, com média de registros de medições variando de 120 a 140 dB.

Ricardo esclareceu que as curvas de ruído foram calculadas por uma empresa consultora de engenharia, por especialistas nesse tema, utilizando os padrões da ANAC de acordo com o seu regulamento RBAC 161, assim como os padrões da ICAO, que são padrões internacionais. Para o cálculo dessas curvas, conforme previsto nos regulamentos da ANAC, consideram-se dados operacionais do aeródromo, tais como tipos de aeronaves que operam no aeroporto, as rotas de chegada e saída das aeronaves, porcentagem de operação em cada uma das cabeceiras, dentre outros dados operacionais, e ainda considerar a estimativa do número de movimentos previstos para a operação futura. Esses dados operacionais são inseridos em um programa computacional que gera as curvas de ruído, que representam geograficamente a área de impacto do ruído aeronáutico decorrente das operações no aeroporto. Ricardo então mostrou as curvas e esclarecendo que aquela

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 4 de 17
--	---------------------------

que mais se expande é a de 65dB, que as mais internas são mais ruidosas ainda, que o RBAC 161 indica que a restrição de uso do solo são esses locais indicados nas curvas, a partir da de 65dB, e que, concluindo, as curvas (de mais de 65db) não alcançam o local de Águas Claras citado pelo representante do IBRAM/DF.

Ricardo ressaltou que temos discutido ao longo de todas as reuniões da Comissão as considerações e as reclamações de pessoas incomodadas fora das curvas de ruído que indicam restrições de uso do solo pelo RBAC 161, porque a sensação de ruído em pico devido à posição da pessoa onde ela está sentindo ruído, condições meteorológicas e outras condições, podem dar sensação de picos de ruído. Pode-se observar que praticamente toda a região do entorno do aeroporto está fora da curva de 65dB em regiões de curvas menores do que 65db.

O Sr. Alan, do IBRAM, disse que entendeu a metodologia utilizada e o gráfico das curvas e agradeceu a explicação.

Ricardo continuou falando sobre a compatibilização do uso do solo e esclareceu que as curvas de ruído refletem a compatibilização de uso do solo proposta no regulamento da ANAC, que tem abrangência dentro da aviação civil. Entretanto, o RBAC1 61 deixa claro que uma vez que se estabelece as curvas de ruído, elabora-se o plano de zoneamento específico de ruído (PEZR), que deve ser encaminhado aos municípios afetados, no nosso caso, Distrito Federal, para a incorporação nas leis Distritais de suas limitações de uso do solo de acordo com as curvas de ruído elaboradas. Esse encaminhamento foi realizado e nós recebemos uma resposta da SEDUH.

Ricardo comentou sobre a carta resposta da SEDUH, que informa que a Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei Complementar nº 948/2019), que foi alterada por uma Lei Complementar nº 1007/2022, estabelece as atividades permitidas e parâmetros urbanísticos por unidades de uso e ocupação do solo e que o PEZR é “contribuição valiosa e pertinente para o monitoramento da implantação da normatização da LUOS. Porém, como a publicação do PEZR é posterior, a LC 1007/2022 (ainda) não inclui as determinações desse plano.”

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 5 de 17
--	---------------------------

A SEDUH, por meio da Carta nº 340/2022 – SEDUH/GAB informa ainda que o Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT está em fase de revisão, sendo, desta forma, possível considerar o PEZR em seu escopo.

A representante da SEDUH, Sra. Camila Pires, explicou que temos um PDOT vigente no Distrito Federal que está em fase de revisão. Ela complementou que este PDOT define o zoneamento da cidade e é basicamente um macrozoneamento entre zonas rurais e zonas urbanas, e que essas zonas urbanas são aquelas passíveis de parcelamento. Já a LUOS define exatamente o que se chama de parâmetros urbanísticos, ou seja, quanto que as pessoas podem construir, a forma que elas podem construir, altura máxima, qual uso cada lote pode ter, se é uso residencial, se é industrial, se é comercial, ou seja, especificamente essas restrições tanto de uso, quanto de a forma como o lote é usado. Sobre a Carta nº 340/2022 – SEDUH/GAB, o que ela traz de informação é que essa lei foi aprovada antes da SEDUH receber o nosso PEZR. Ela disse ainda que o Plano Diretor é mais macro, ele estabelece as zonas que podem ser urbanizadas, e define parâmetros mais gerais, como áreas de proteção e áreas passíveis de ocupação, diferente da LUOS que é a nível de lote.

Sr. Ricardo Brasil disse que é importante entender que o grande objetivo da CGRA, usando as incumbências que a ANAC estabelece para a Comissão por meio da RBAC 161 é justamente o de sensibilizar, envidar esforços para que o governo do Distrito Federal, onde está localizado o nosso Aeroporto, inclua as condições do PEZR nas suas legislações e no seu plano diretor. Ricardo perguntou à servidora da SEDUH como seria a inclusão do PEZR do SBBR no PDOT do Distrito Federal, pois não se tem notícia de que esse tipo de restrição foi considerado anteriormente nas legislações de uso e ocupação do solo do município, e seria a primeira vez que seria incorporado nessas leis.

A Sra. Camila Pires, da SEDUH, disse que a revisão do PDOT está na fase de diagnóstico e que ainda não foi discutido como será incorporado, mas o que acontece atualmente é que essas zonas de proteção do Aeroporto são tratadas como zonas especiais, com restrição de ocupação, e deu exemplo uma unidade de conservação, que tem diretrizes para ocupação, e que no caso dessas zonas estabelecidas no PEZR, poderia ser feito as diretrizes de ocupação dessas áreas e de como elas poderiam ser utilizadas. A

OBJETO:	REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	PÁGINA: 6 de 17
---------	--	--------------------

Sra. Camila Pires disse ainda que a dificuldade é que a LUOS já foi aprovada e está vigente, e a dificuldade seria restringir algo que já está implantado, uma vez que existem áreas dessas zonas que já foram ocupadas.

Sr. Ricardo Brasil concordou com essa dificuldade e disse que o RBAC 161 é pensado para aeroportos *greenfield*, ou seja, que estão sendo construídos e as curvas de ruído seriam consideradas para evitar a ocupação do entorno dentro da curva de 65dB. Mas a lei veio depois que o Aeroporto já foi construído e a ocupação no seu entorno já se deu. Pelo RBAC 161, a ANAC nos requer que de alguma forma o Distrito Federal inclua as considerações de restrição que são apresentadas pelo PEZR nas suas legislações e que provavelmente na próxima reunião a Sra. Camila Pires pode nos dizer como a questão de inclusão do PEZR no PDOT está evoluindo.

Sr. Ricardo Brasil iniciou a exposição sobre o Mapa de Reclamações atualizado, mostrando que todas as reclamações recebidas estão além da curva de ruído de 65dB. Ricardo esclareceu que, como sempre ressaltamos, as curvas são médias, e a sensação de incômodo depende da pessoa, que normalmente é devido a um pico de ruído. Explicou ainda que existem questões que influenciam nessa sensação, como o fato de que no período noturno o ruído de fundo ser menor, fazendo com que a sensação seja diferente. Esclareceu que a Comissão estuda e toma providências, dentro do seu âmbito de atuação, de todas as reclamações recebidas em seus canais oficiais. Essas reclamações são monitoradas e então a Comissão passa a deliberar sobre essas situações.

Passou-se ao tratamento das reclamações recebidas no segundo semestre de 2022, oriundas de moradores do Park Way, da Quadra 13, conjunto 2, e também da Quadra 7, conjunto 3, em que relatam que as percepções é de que as decolagens estão mais intensas naquele local, que parece ter havido alteração no tráfego das aeronaves, que o nível de ruído está excessivo e que isso se deve a algo novo, que antes não era observado.

O Sr. Ricardo Brasil menciona que é interessante que se entenda como é realizada a distribuição de pousos e decolagens em um Aeroporto. Ele esclareceu que toda reclamação recebida a Comissão toma as devidas providências. Nesse caso, as reclamações do Park Way foram encaminhadas ao Cindacta I para que nos auxiliassem

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 7 de 17
--	---------------------------

nessa questão de verificar se houve alguma modificação na questão de rotas, que era a percepção apontada pelos moradores.

O Sr. Ricardo Brasil explica que o Cindacta I respondeu com as seguintes considerações:

- “As cabeceiras de pouso e decolagem são utilizadas atendendo-se a critérios técnicos de direção e intensidade de vento, visando aumentar a segurança de voo” – Ou seja, o controle de tráfego aéreo segue os padrões internacionais, que tem que atender primariamente os requisitos de segurança de voo, por exemplo deve observar as condições meteorológicas, como intensidade dos ventos e inúmeras outras condições de nível de segurança para definir qual cabeceira utilizar. Dependendo do tráfego, do horário, das condições meteorológicas, o controlador vai definir a melhor cabeceira.
- “As operações naquela região estão seguindo as normas vigentes no SBBR” – ou seja, segue as cartas estabelecidas para pousos e decolagens no Aeroporto de Brasília, definidas pelo Cindacta.
- “Sugere-se aferir o nível de ruído reportado na região”.

O Sr. Ricardo Brasil perguntou se havia algum comentário quanto a essa resposta, principalmente do representante do Cindacta I na reunião, Sr. Ludvick Ferreira, mas ele não quis acrescentar nenhuma observação.

Passou-se então ao tratamento das reclamações recebidas em 2023, por parte dos moradores da região do Lago Sul. No mês de fevereiro de 2023 foram recebidas 11 reclamações provenientes de moradores do bairro Lago Sul, oriundas das quadras 9, 21 e 25. O principal relato dos moradores reclamantes refere-se à possível mudança de rota das aeronaves, pois antes não havia movimento de aeronaves na região. O Sr. Ricardo Brasil esclareceu que essas reclamações foram enviadas ao Cindacta I para análise das reclamações, onde foram encaminhados os seguintes questionamentos da comunidade:

- Houve alguma alteração de rota das aeronaves recentemente?

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 8 de 17
--	---------------------------

- Se sim, qual o motivo da alteração das rotas?
- Foi realizado algum estudo de impacto sonoro sobre as áreas residenciais para a mudança de rota?

A CGRA aguarda uma resposta oficial do Cindacta I sobre essas reclamações. Sr. Ricardo Brasil esclareceu que esse é o trabalho da Comissão, de indagar aos órgãos competentes se há algum motivo para essa nova percepção de incômodo da população reclamante de determinada região e se faça uma análise de causa, e depois, caso seja necessário, investe-se na realização de estudos de mitigação do problema.

O Sr. Solon, representante da Associação de Moradores da QI 17, pediu a palavra para dizer que a comunidade tem algumas dúvidas, pois nos 2 meses passados, precisamente em fevereiro, houve um aumento do barulho e um aumento da reclamação. As dúvidas da comunidade estão relacionadas a se houve alguma alteração de rota das aeronaves, e também porque estão utilizando a pista antiga, sobrevoando as casas do Lago Sul.

O Sr. Ricardo Brasil esclareceu que quanto à alteração de rotas, a CGRA aguarda a resposta do Cindacta I, e que quanto à utilização da pista antiga, como já foi dito anteriormente, está associada à segurança operacional, e que a distribuição da utilização das pistas tem a ver com esse ponto principal.

O Sr. Sólon disse que a comunidade está em dúvida de como pode ser realizada a fiscalização do ruído? Se essa fiscalização existe e se a comunidade pode contratar uma empresa para realizar esse serviço, pois entende que não adianta a comunidade pegar um decibelímetro e falar que mediu 170dB ou 180dB aqui e ali, que ele sabe que não é assim que funciona, que o Sr. Brasil disse que tem uma média de ruído, e que tem todo um procedimento.

O Sr. Ricardo Brasil esclareceu que o procedimento é o que está dentro do PEZR, que segue um padrão da ICAO de levantamento, do que a ICAO entende como suportável de ruído aeronáutico no entorno de um Aeroporto e isso é o que a curva de ruído representa.



<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 9 de 17
--	---------------------------

Tanto que, para o RBAC 161, que segue exatamente essas regras da ICAO, toda a região que está fora da curva de 65dB não necessita de restrição de uso de solo.

O Sr. Ricardo Brasil disse ainda que as associações de moradores devem entender isso, assim como a Comissão compreende que a sensação de ruído tem outras características, inclusive as características psicofisiológicas de cada indivíduo, de cada região e etc. Continuou dizendo que a restrição de uso do solo está de acordo com as curvas, então aquelas regiões que ficam internas a curva de 65dB é que a ICAO e a ANAC determinam que devemos tratar. Mas, como não poderia ser diferente, nós tratamos também as reclamações que estão oriundas de regiões que estão localizadas fora das regiões englobadas pela curva de 65dB.

O Sr. Sólton disse que a dúvida é se houver uma extrapolação desses 65dB para fora da área das curvas definidas no PEZR, quem é que vai poder dizer isso? Sugeri: “Vamos supor que, por algum motivo, para alguma manobra por alguma coisa que a gente não consegue explicar, é as rotas que foram estabelecidas, estão fazendo essas curvas de ruído extravasarem aquele plano que está ali. Quem é que vai ver isso?”

O Sr. Ricardo Brasil esclareceu que o PEZR leva em consideração as rotas e que a administradora do Aeroporto atualizou no ano passado esse plano, justamente considerando as novas rotas. A ANAC pede que, dependendo das características operacionais que sofram alterações, como por exemplo alterações de rotas, da frota de aeronaves, de cartas aeronáuticas etc., que o operador do aeroporto atualize as curvas de ruído, e foi o que a Inframerica fez no ano passado. O Sr. Ricardo complementou que nessa atualização houve uma pequena expansão da curva de 65dB, por exemplo, conforme foi mostrado nas novas curvas de ruído. A fiscalização é realizada por meio das curvas de ruído, conforme metodologia da ICAO. Se fosse um aeroporto que não tivesse sido construído ainda, a recomendação seria de que não deveria haver construção nessa área por conta do ruído aeronáutico. A curva de 65dB permite algumas ocupações, alguns usos do solo, desde que sejam adotadas medidas de redução de ruído de 25dB nos processos construtivos. Ricardo acrescentou que por isso que após a revisão do PEZR, nós encaminhamos a ANAC e ao município, no caso o GDF, e como esclareceu a Sra. Camila

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 10 de 17
--	----------------------------

Pires, da SEDUH/GDF, o GDF está comprometido de incluir no plano diretor a questão da restrição do uso do solo por conta do ruído aeronáutico. A fiscalização é feita então utilizando-se as curvas calculadas e que fazem parte do PEZR. Ricardo esclareceu também que caso a comunidade obtiver algum estudo, ele será debatido na Comissão, que é um fórum técnico de discussão, de possibilidades de mitigação e que será levado em consideração.

O Sr. Sólton agradeceu os esclarecimentos e perguntou sobre a solicitação da Associação de moradores da QI 17 e SMDB 1, 2 e 3, que pediu a utilização de abatimento de ruído não só durante a noite, mas durante as 24 horas do dia. Ele perguntou qual seria a dificuldade técnica de se implantar isso, pois ele acredita que “isso resolveria muitos problemas, pelo menos em tese”.

O Sr. Ricardo Brasil disse que o Sr. Sólton se expressou muito bem usando o termo que “em tese” o procedimento de abatimento 24H “resolveria muitos problemas”, e respondendo à pergunta explicou que atualmente já existe um procedimento de abatimento de ruído previsto em todas as cartas de saída do DECEA para o aeroporto de Brasília. E houve um estudo, inclusive, realizado pela Sonora Ambiental, sobre o impacto no tamanho das curvas de ruído considerando a proposta da comunidade. O Sr. Ricardo Brasil disse que pode ser que haja alguma melhora com a implantação do procedimento, mas que não irá resolver os picos de ruído pela passagem das aeronaves e a sensação de ruído do entorno do aeroporto. Então, a Comissão continua estudando a necessidade ou não do procedimento NADP no Aeroporto de Brasília e vamos mostrar como estamos dando andamento na proposição da comunidade.

O Sr. Ricardo Brasil disse que teoricamente a Comissão deveria se preocupar com a ocupação que está dentro da curva de 65dB, mas que não é feito isso, que a Comissão leva em consideração todas as reclamações que estão fora das curvas que, teoricamente, estão dentro de uma possibilidade que a ICAO internacionalmente considera razoável (de nível de ruído) para ocupação de solo.

O Sr. Sólton perguntou, por último, qual seria o canal correto para fazer reclamação sobre o ruído aeronáutico para que cheguem até a Comissão, pois eles tiveram dificuldades

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 11 de 17
--	----------------------------

em encontrar, dentro do site da ANAC. Perguntou se o correto seria fazer pelo site da Inframerica, DECEA ou se seria na Infraero. Pediu para esclarecer isso para a comunidade.

A Sra. Camila Máximo esclareceu que no site do Aeroporto de Brasília, dentro da área institucional, existe uma área dedicada a ruído aeronáutico. Nesse local existe um campo onde pode ser feita a reclamação. Ela sugeriu que ao final da apresentação, acessar o site e mostrar exatamente onde ficava o local.

O Sr. Ricardo Brasil lembrou que a Comissão não tem um poder de polícia, que não é uma comissão regulatória, não é uma autarquia, não é uma autoridade de aviação civil, e sim é uma comissão de técnicos, e que é secretariada, digamos assim, pelo aeroporto local, que é operado pela Inframerica, mas as decisões são tomadas pelos órgãos competentes. No caso o DECEA, a SEDUH e a ANAC. Quando o aeroporto recebe as reclamações através dos nossos canais, estabelecidos por força do RBC 161, o aeroporto encaminha imediatamente ao órgão competente para que ele nos ajude com análise de causa e a partir da análise de causa, a Comissão possa então, deliberar sobre possibilidades de ações para mitigar o risco. Uma delas é essa sua pergunta da proposta que foi feita para que seja utilizado o procedimento de abatimento de ruído da ICAO para o dia inteiro (24H) Então, o aeroporto está seguindo esse processo de receber, encaminhar, analisar e discutir as possibilidades dentro da Comissão.

Em específico sobre a solicitação da SHIS QI 17 e SMDB, o Sr. Ricardo Brasil esclareceu que nós já estamos discutindo as possibilidades dentro da Comissão há pelo menos 4 reuniões, onde descobrimos que em 2018 houve uma alteração do procedimento de 24H, após deliberação do DECEA, da ANAC, com as empresas aéreas. E a partir daí nós encaminhamos a proposta para a ABEAR, que nos respondeu informando o compromisso que as empresas aéreas têm com a diminuição do ruído aeronáutico não só na questão de procedimentos de abatimento de ruído, mas também com relação à frota, utilizando aeronaves com motores mais modernos e menos ruidosos, que já atendem a RBAC 91 em relação a categoria 4 da ICAO relacionada a ruído. Além disso, a ABEAR se disponibilizou para nos ajudar o máximo possível. O Sr. Ricardo Brasil disse que, seguindo nessa linha, nós encaminhamos um ofício às pessoas adequadas para analisar essa

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 12 de 17
--	----------------------------

questão, que são as áreas de engenharia de operações das empresas aéreas, que tem a condição técnica de avaliar a viabilidade dessa questão, pois eles também têm um compromisso com a segurança operacional, com a questão de custo-benefício e com a questão do ruído, para garantir as melhores práticas de abatimento. Esses ofícios foram encaminhados para a Latam e a Gol e aguardamos a resposta dessa análise. A intenção é encaminhar esses ofícios também para as outras companhias que operam no Aeroporto de Brasília e, para isso, o sr. Ricardo Brasil solicitou apoio dos gerentes de companhias aéreas presentes na reunião.

O sr. Ricardo Brasil continuou dizendo que em relação a essa proposta da Associação de Moradores da QI 17 e SMDB, temos que esperar as respostas das engenharias de operações da Latam e da Gol. Porque houve a participação efetiva das empresas aéreas em 2018, quando houve a alteração do procedimento de abatimento e se espera que essa proposta seja efetivamente estudada por eles e nos apresentem as suas considerações a respeito. Lembrando que isso é importante porque somente as empresas aéreas podem realmente avaliar o benefício da adoção do NADP1, não só por questões de custo-benefício das empresas, mas também pela questão de uma efetiva redução da sensação de ruído. Hoje já existe um abatimento e os estudos teóricos têm demonstrado que o NADP daria resultados, mas será que realmente é efetivo na atenuação do ruído na realidade? O sr. Ricardo Brasil fez questão de salientar que sempre será uma atenuação, que os picos de ruído continuarão a existir.

O Sr. Ricardo Brasil pediu auxílio do Sr. Nilo Machado, representante da ABEAR, para uma participação desses representantes da área de engenharia de operações das companhias na próxima reunião para discutirmos essa questão. O Sr. Ítalo Brito, do regulatório da Latam se manifestou e disse que eles vão dar prosseguimento a essa demanda dentro da Latam e dar um retorno o quanto antes, e se colocou como ponto focal para resolução de qualquer questão desse assunto.

Após a finalização dos assuntos previstos em pauta, abriu-se espaço para que o público presente na reunião se manifestasse.

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 13 de 17
--	----------------------------

O Sr. Ricardo Brasil perguntou ao representante da Sideral na reunião, Sr. Leonardo Medeiros, se ele seria o responsável da área de engenharia de operações e este disse que era a primeira vez que participava da reunião e que poderia fazer a ponte com a área de operações da Sideral. A comissão irá enviar correspondência sobre a proposta da Associação de Moradores.

A Sra. Jassiane Ferreira, representante da companhia Gol presente na reunião, se manifestou para saber para quem foi encaminhada a correspondência para a Gol, para que ela pudesse buscar a resposta dentro da sua companhia. A Sra. Camila Máximo esclareceu que a correspondência foi encaminhada ao diretor executivo de operações da Gol. A Sra. Jassiane pediu que encaminhássemos a correspondência pra ela por e-mail para que ela possa fazer essa ponte internamente.

O Sr. Rodrigo Garcia, comandante da Latam, se manifestou e esclareceu que estava presente dando suporte ao Sr. Ítalo Brito, regulatório da Latam, e que ele trabalha no departamento de Flight Standard, lado a lado com a engenharia de operações e ele gostaria de entender o que estava sendo tratado, se o trabalho da comissão era em prol de uma redução ainda maior de uma área de ruído que já cumpre com o que a ICAO requer para 65dB, e se restringindo às companhias Gol, Azul e Latam, que praticamente ele acha que todas tem, uma motorização da frota inteira de estágio 4, que já cumpre com níveis em inúmeros aeroportos, onde existe obrigação de NADP1 para estágio 3 ou estágio 2, o que ele gostaria de saber é se o plano seria reduzir ainda mais algo que as companhias aéreas já cumprem.

O Sr. Ricardo Brasil esclareceu que a ideia é estudar se isso realmente tem um custo-benefício associado, e que o Sr. Rodrigo complementou o que ele vinha falando desde o começo, que seguimos os padrões de ruído estabelecidos pela OACI, através do RBAC 91, que estabelece as restrições de categorias de aeronaves de motores, ou seja, a maioria atende e está no estágio 4. Além disso, existe já um abatimento de ruído, existe uma delimitação baseada no nosso estudo de PEZR que leva em conta mix de aeronaves do aeroporto e rotas de aeronaves, e já existem as curvas que determinam onde há restrição de uso do solo. Então, a princípio, o Sr. Rodrigo Garcia tem razão, nós já estamos

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 14 de 17
--	----------------------------

atendendo a um padrão, mas o que acontece é que a sensação das pessoas do entorno do aeroporto, e isso acontece em vários aeroportos mundo afora, é de que há picos de ruído, e essas pessoas reclamam quanto a essa sensação de ruído incômoda, e por isso a Associação de Moradores propôs que se fosse estudado dentro da comissão a instituição do procedimento NADP 1 para 24H, que não acontece atualmente.

O Sr. Ricardo Brasil esclareceu também que a Comissão consultou a ANAC e o DECEA, e que esses se manifestaram para que esse tema fosse discutido dentro da Comissão. Mas como as empresas aéreas também fazem parte, precisamos da manifestação das companhias aéreas sobre a proposta da comunidade no sentido de esclarecer se isso realmente irá atenuar as sensações de ruído e diminuir o incômodo da comunidade e, conseqüentemente, as reclamações do nosso entorno, que é o objetivo da Comissão.

O Sr. Rodrigo Garcia agradeceu aos esclarecimentos do Sr. Ricardo Brasil e disse que gostaria de pontuar que há uma base aérea operando dentro do Aeroporto de Brasília, com aeronaves militares, e parte delas, de longe, cumpra o nível de ruído de motor do estágio 4, que são motores mais modernos. Essa é a motorização mais recente e temos também empresas que não tenham uma motorização estágio 4. Então, Sr. Rodrigo Garcia acha que o primeiro ponto é se trabalhar na subjetividade de reclamações pontuais, mas que devem ser levadas em conta e são extremamente importantes, porém são subjetivas. Ele sugere que devem ser levados em conta os números, se contratar uma empresa para efetuar medidas de ruído, num procedimento normatizado, para se ter algo concreto para se trabalhar. O segundo ponto que ele levantou é tentar diferenciar se quem está causando ruído não é parte das aeronaves militares ou companhias que utilizam uma motorização mais antiga? O que o Sr. Rodrigo Garcia pontuou que faria muito sentido seria padronizar uma regra única para todas as operadoras, já que os motores das frotas emitem ruídos diferentes. Ele complementou que com a análise de cada empresa que teremos um mapeamento melhor disso para conseguir identificar. Acrescentou ainda que acredita que esses incômodos são gerados por aeronaves mais antigas com autorização, mas de outra

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 15 de 17
--	----------------------------

geração. Ressaltou que essa é uma opinião pessoal e que a área de engenharia é que vai nos dar uma resposta conclusiva.

O Sr. Ricardo Brasil ressaltou a importância da análise da área de engenharia de operações das companhias pois assim teremos como discutir essa proposta com os “pés no chão”, com as considerações das empresas aéreas e que a Comissão está se esforçando para ouvir todas as companhias. O Sr. Ricardo Brasil esclareceu que vamos levar em consideração todas as operadoras de aeronaves do aeroporto, inclusive a aviação militar.

O Sr. Ricardo Brasil agradeceu a participação desses representantes das empresas aéreas pois é a primeira vez que esta Comissão está discutindo efetivamente essa proposta com o apoio técnico fundamental das empresas aéreas. Por isso que a Comissão estava envidando esforços desde o ano passado para que estas estivessem presentes para nos ajudar a buscar caminhos de atenuação. O representante da Associação, que é a comunidade que mais sente, estão entendendo que a Comissão está buscando soluções para que essas sensações de ruído diminuam cada vez mais no entorno do Aeroporto de Brasília e por isso é fundamental a participação dos especialistas das empresas aéreas para nos ajudar efetivamente a estudar a melhor forma para atenuação dentro de todos os fatores que devem ser considerados.

O Sr. Nilo Machado, representante da ABEAR, pediu a palavra e agradeceu a participação do Sr. Rodrigo Garcia comandante da Latam pelas contribuições, porque realmente é isso, que as empresas aéreas que a ABEAR representa aqui, no caso a Gol e a Latam, a frota delas foi modernizada, então esses motores atuais não representam, não são consideradas aeronaves ruidosas e atendem o padrão preconizado pela OACI. E o Sr. Nilo Machado reforça que qualquer adoção de procedimento que seja além do que já está preconizado, isso com certeza causa outros problemas, e deu como exemplo a questão de aumento do consumo de combustível na decolagem, a potência do motor, a aeronave vai emitir mais gás carbônico e se, por um lado, se diminui o ruído, por outro lado emite mais gás carbônico, que hoje em dia é o que todas as empresas estão buscando diminuir. Então, é uma equação difícil e é necessário avaliar e de repente identificar se existe alguma outra

<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 16 de 17
--	----------------------------

aeronave que não atende o padrão, mas que ele acredita que a frota que voa em Brasília é bastante moderna.

O Sr. Ricardo Brasil complementou que tem a limitação que está no próprio RBAC 91 e que a maioria, dependendo do motor, tem um abafador de ruído no motor. Ele agradeceu as contribuições de todos e que isso é o que temos buscado, que é trabalhar dentro da Comissão com especialistas como os presentes na reunião de hoje, para que a Comissão possa chegar numa conclusão adequada, que atenda aos anseios do entorno e as características efetivas de segurança operacional, custo-benefício, além das questões ambientais aqui levantadas. Vamos continuar estudando para ver o que a Comissão possa fazer para trazer benefícios a todos.

O Sr. Sólon, da Associação de Moradores da QI 17 e SMDB, agradeceu as explicações técnicas e disse que vai levar essas informações aos moradores, para realmente tentar encontrar um ponto de equilíbrio, e que sabe daqui que tem aeronaves novas, mas que ele acha que ainda tem algumas aeronaves antigas. O Sr. Sólon pediu que fosse mostrado o local no site para recebimento de reclamações da comunidade e a Sra. Camila Máximo mostrou, dentro do site do Aeroporto de Brasília, o canal para recebimento das reclamações.

Algumas perguntas foram recebidas pelo chat da reunião, pelas participantes Sra. Priscila e Sra. Rita, de associação de moradores do Lago Sul. O Sr. Sólon disse que eram perguntas relacionadas às questões de se houve mudança de rota e sobre um aumento do uso da pista antiga. O Sr. Ricardo Brasil esclareceu que algumas respostas ainda aguardamos o pronunciamento dos órgãos responsáveis e que a Comissão vem trabalhando verificando quais possibilidades, novos procedimentos de abatimento, consultando sempre o Cindacta I, eles nos informando se houve qualquer alteração de rotas, lembrando que isso não é feito de um dia para o outro e as nossas novas curvas já consideram as últimas alterações das cartas de saída. Se houve alguma outra alteração, vão nos informar. Se houver alguma alteração relevante, e isso depende das características, das mudanças que eles nos informem, aí o Aeroporto continuará atualizando as curvas e



<b>OBJETO:</b> REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO SBBR	<b>PÁGINA:</b> 17 de 17
--	----------------------------

dando conhecimento para o GDF e o ciclo continua, e continuaremos estudando todas as possibilidades de mitigação.

O Sr. Ricardo Brasil perguntou se alguém tinha mais alguma consideração e, como não houve mais nenhuma manifestação acerca do que foi discutido na reunião, a reunião foi encerrada. Houve então o repasse das deliberações e o encerramento da reunião.

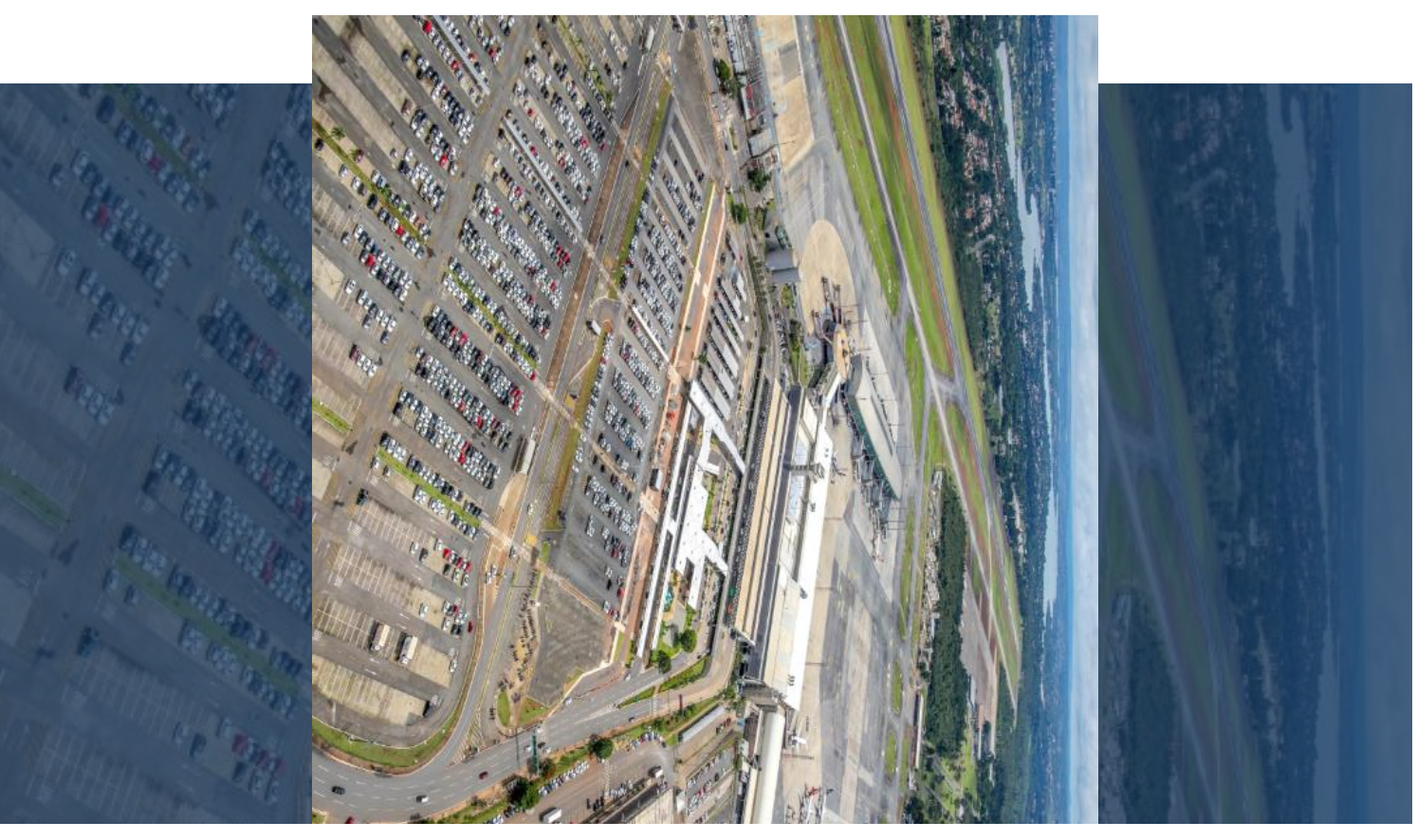
**2. Resumo das deliberações:**

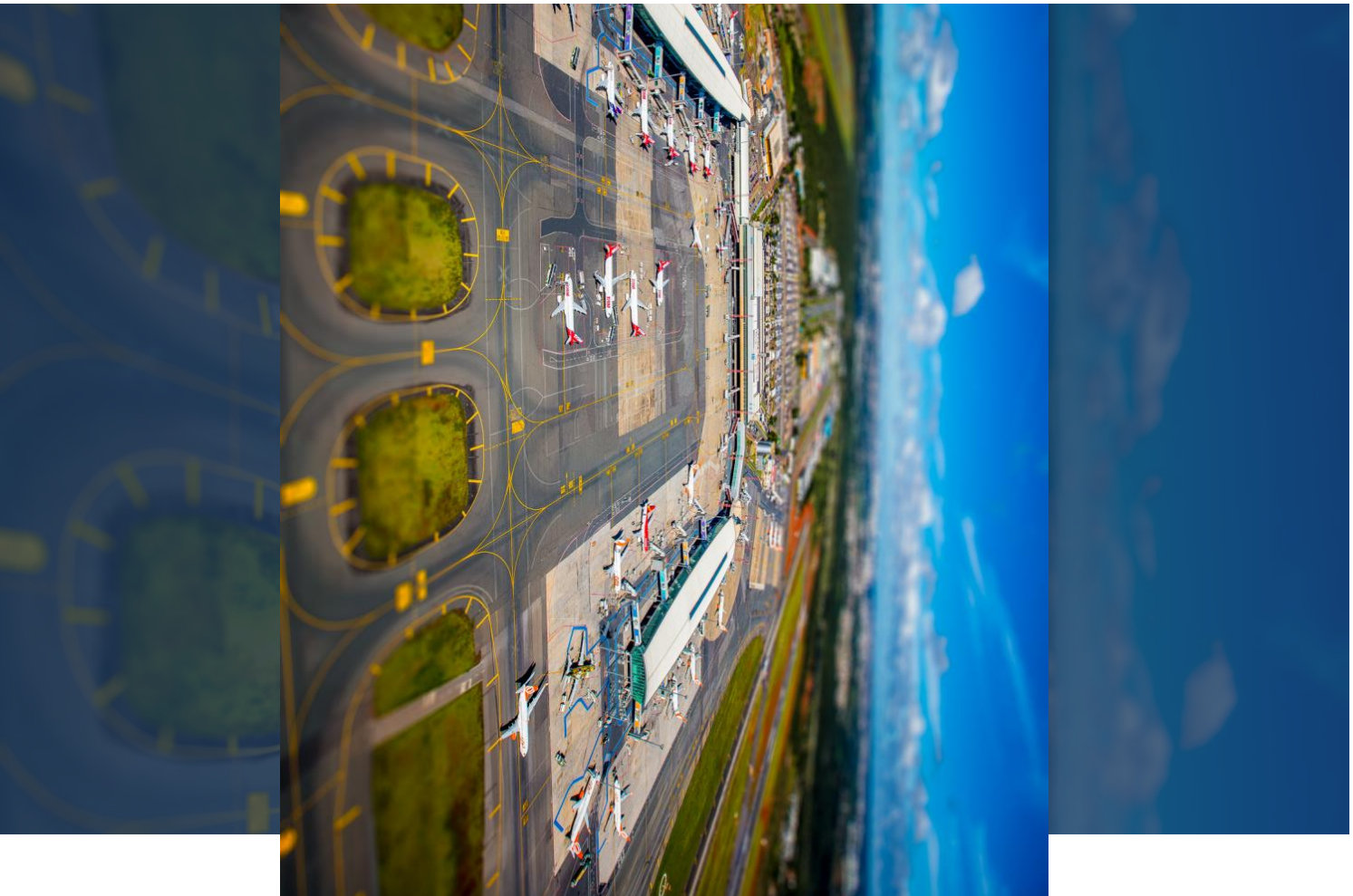
1. Encaminhar a consulta aos setores de Engenharia de Operações das Companhias aéreas aos contatos obtidos durante a reunião da CGRA, com os estudos para verificar um viável e adequado procedimento de abatimento noturno de ruído aeronáutico a ser adotado nas cartas de saída do SBBR, considerando os resultados do estudo realizado pela empresa Sonora Engenharia e a proposta feita pelo DECEA, para que as companhias possam analisar a viabilidade da implantação, levando-se em conta os diversos fatores a serem considerados e debatidos nessa reunião.
2. A consulta deverá ser encaminhada também às companhias internacionais que operam no Aeroporto de Brasília por intermédio dos gerentes de aeroportos que atuam no SBBR.

# REUNIÃO ORDINÁRIA SEMESTRAL

COMISSÃO DE GERENCIAMENTO  
DE RUIÍDO AERONÁUTICO

20 DE MARÇO DE 2023





# OBJETIVO

- Deliberar
- Realizar análises de risco
- Propor soluções de mitigação

Relacionados à emissão de ruído aeronáutico pelas aeronaves que operam Aeroporto de Brasília.

# ROTEIRO

1

- Curvas de Ruído

2

- Compatibilidade do Uso do Solo

3

- Mapa de Reclamações

4

- Tratamento das Reclamações

# CURVAS DE RUÍDO DO SBBR

As curvas de ruído em vigor no SBBR foram atualizadas e registradas pela ANAC em agosto de 2022.



**AEROPORTO INTERNACIONAL JUSCELINO KUBITSCHEK**  
**PLANO ESPECÍFICO DE ZONAMENTO DE RUÍDO - PEZR**

Curvas de ruído do Plano Específico de Zonamento de Ruído



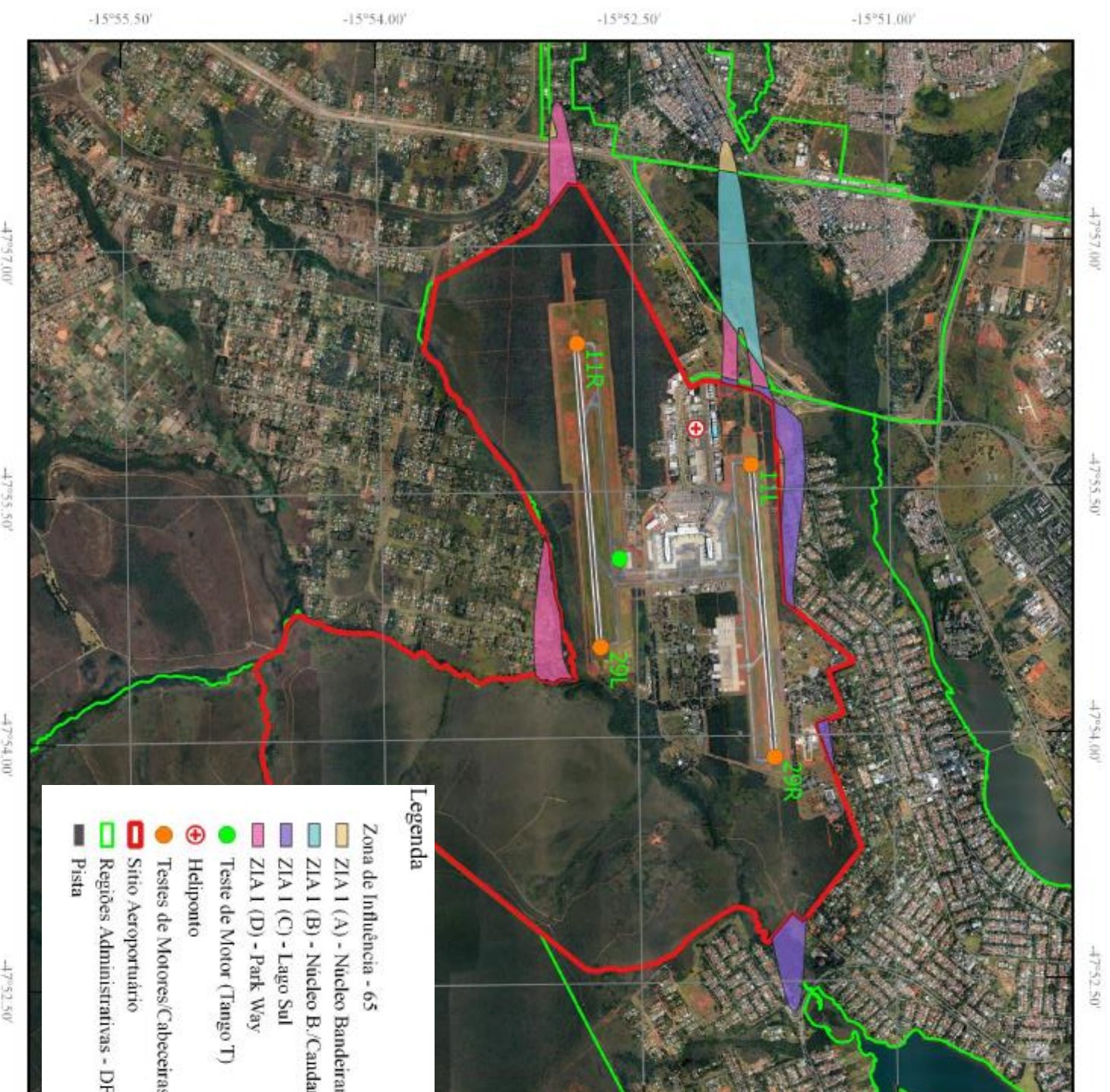
**Informações Complementares**

Autores: Sonora Engenharia  
 Equipe: América Performance Design Team - Google  
 Sirentier Image / Elements: DBE & OpenStreetMap  
 Dados: SIBRADAS 2000 (EPSG: 4672)

Escala: 0,5 1 Km  
 1 : 40.000



# ATIVILIZAÇÃO DO SOLO RBAC 161

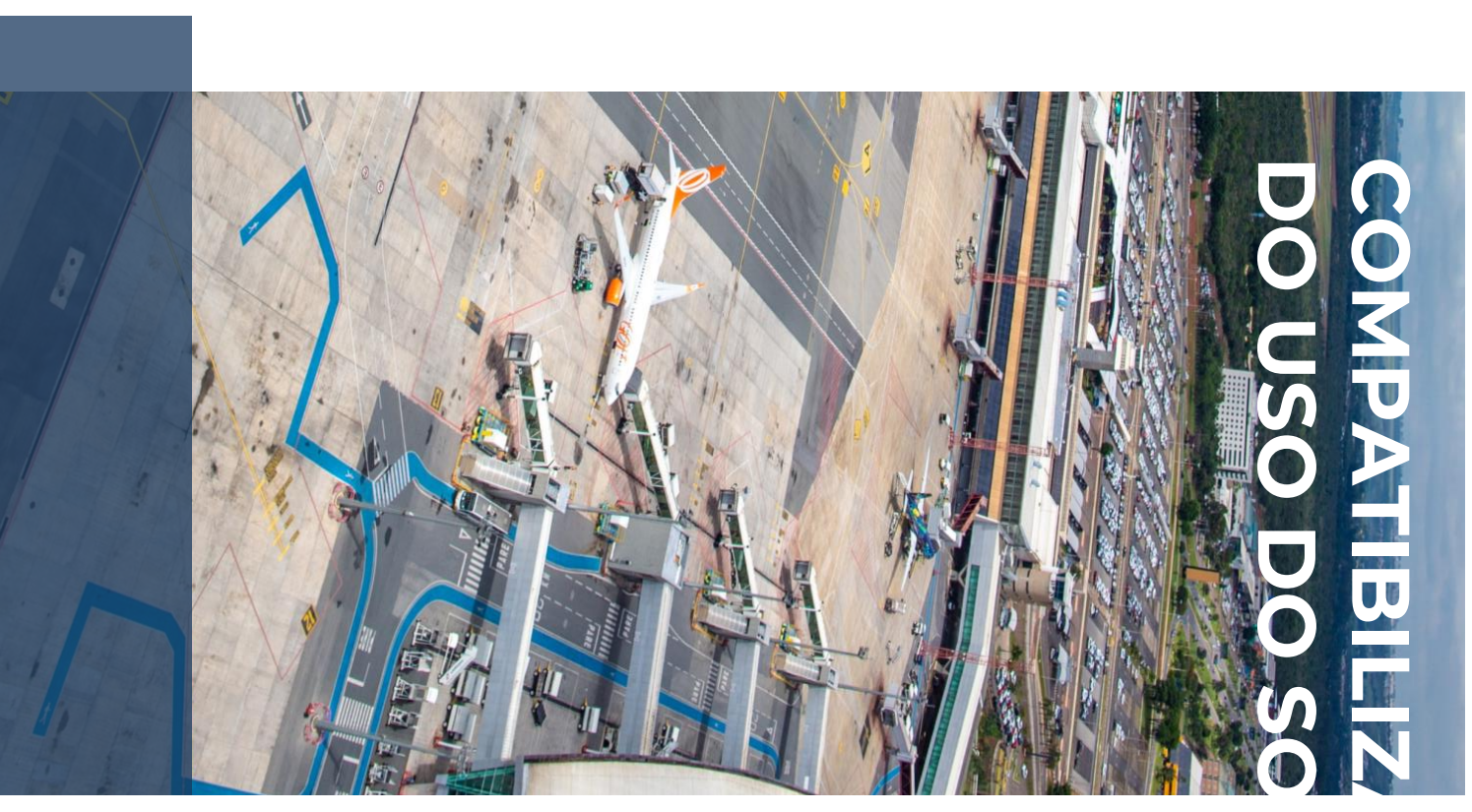


# DUH - GDF

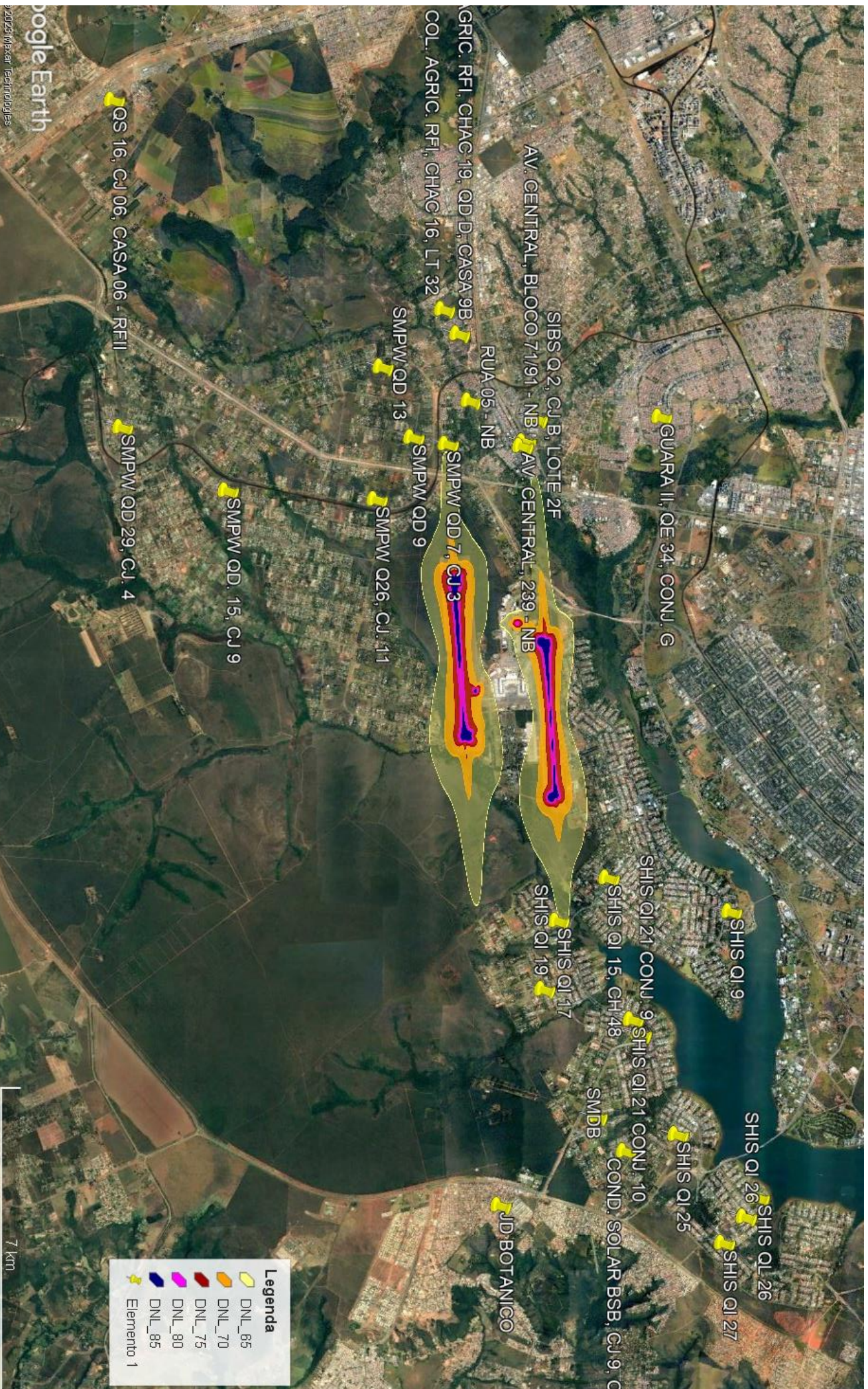
nframerica encaminhou o PEZR, aprovado e registrado pela ANAC, à  
reteria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito  
deral - SEDUH em setembro de 2022

ós análise, a SEDUH enviou a Carta n° 340/2022 – SEDUH/CAB à  
ramerica, onde relatou as análises das diretorias daquela Secretaria, dando  
staque à manifestação da Diplan – Diretoria de Planejamento e  
stentabilidade Urbana, informou que registra o novo PEZR do SBBR para  
considerado no planejamento territorial e revisão do Plano Diretor de  
denamento Territorial do Distrito Federal – PDOT – DF no que for  
rtinente.

nframerica irá disponibilizar as curvas de ruído para inserção no  
portal-DF.



# MAPA DE RECLAMAÇÕES





# TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

RECLAMANTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	TRATAMENTO	RESULTADO
MORADOR 1	2022	NI	NI	RESIDENCIAL	Encaminhamos denúncia acerca da medição de ruído excessivo das aeronaves na Quadra 13 do parkway, em decorrência da utilização da cabeceira 11R para decolagens, e a resposta da ANAC veio prontamente nos orientando a entrar em contato com a senhora, representante da CGRA, responsável por mitigar e acompanhar esse problema.	Em an
MORADOR 2	2022	22H00	NI	RESIDENCIAL	Há muito tempo sofremos com o ruídos dos voos que passam sob as casas na hora do pouso, infortuno esseque vivemos durante todas as horas do dia. Porém, de alguns meses para cá, a situação piorouconsideravelmente! Quase que insuportável! Vários voos agora decolam, sobrevoando a quadra, trazendo uma sensação de insegurança, além de umruído tenebroso.	Em an

# UMENTO DAS AMAÇÕES



## BAIRRO PARK WAY

- No ano de 2022 foram recebidas 4 reclamações, todas oriundas de moradores residentes no Park Way, sendo 2 de um mesmo morador e 1 anônima.
- Os moradores reclamantes relatavam o aumento dos níveis sonoros praticados naquelas áreas, que não ocorria anteriormente.
- As reclamações recebidas pela CGRA foram encaminhadas ao Cindacta I pelo meio das correspondências IA n° 1108/GMA/DO/SBBR/2022 e IA n° 0015/GMA/DO/SBBR/2023 para análise das reclamações.
- O Cindacta I encaminhou o Ofício n° 5/ATM/2243, onde analisou os horários dias das reclamações. As principais considerações do Cindacta foram:
  - As cabeceiras de pouso e decolagem são utilizadas atendendo-se à critérios técnicos de direção e intensidade de vento, visando aumentar a segurança de voo.
  - As operações naquela região estão seguindo as normas vigentes no SBBR;
  - Sugere-se aferir o nível de ruído reportado na região.

# TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

RECLAMANTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	TRATAMENTO	RESULTADO
MORADOR 1	2023	NI	NI	RESIDENCIAL	"Estamos com sérios problemas de saúde pública por terem <u>mudado as rotas</u> . Barulho insuportável na maior parte do Lago Sul. Moro na QI-9. Espero resposta. Obrigada"	Em an
6 MORADORES DIFERENTES	2023	NI	NI	RESIDENCIAL	Houve uma <u>mudança de rota</u> dos aviões sem consulta prévia aos moradores afetados que desde então precisam conviver com o barulho dos aviões passando sobre as casas. Aqui na minha residência na QI 21conjunto 9 a mudança tem impactado negativamente de forma que preciso me deslocar de casa para participar de reuniões de trabalho pois mesmo de janelas fechadas o barulho interfere.	Em an
4 MORADORES DIFERENTES	2023	NI	NI	RESIDENCIAL	"Comunico que recentemente as aeronaves estão na <u>rota</u> da Quadra 25 do Lago Sul provocando poluição sonora durante dia e noite aos moradores dessa região. Todo esse transtorno tem afetado também os animais silvestres da área ambiental do Parque Canjerana que fica próxima dessa quadra. "	Em an

# IRRO LAGO SUL

Em 2023, no mês de fevereiro, foram recebidas 11 reclamações provenientes Lago Sul.

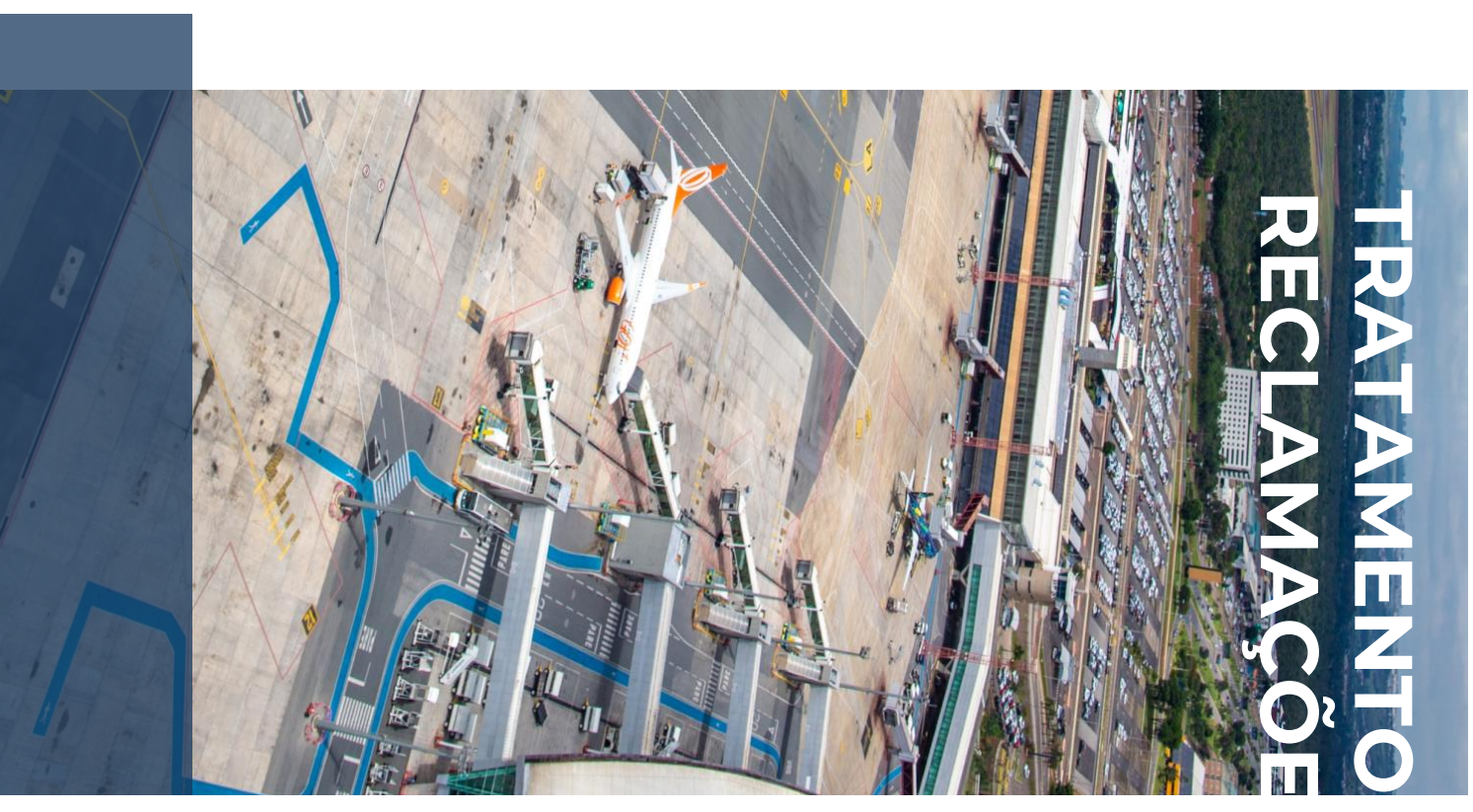
A principal reclamação dos moradores se refere a possível mudança de rota das aeronaves, pois antes não havia movimento de aeronaves na região.

As reclamações recebidas pela CGRA foram encaminhadas ao Cindacta I por meio das correspondências IA n° 0157/GMA/DO/SBBR/2023 para análise das reclamações e solicitando um parecer do Cindacta para responder aos seguintes questionamentos da comunidade:

- Houve alguma alteração de rota das aeronaves recentemente?
- Se sim, qual o motivo da alteração das rotas?
- Foi realizado algum estudo de impacto sonoro sobre as áreas residenciais para a mudança de rota?

A CGRA aguarda uma resposta oficial do Cindacta I sobre as reclamações.

## TRATAMENTO RECLAMAÇÃO



# TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES

RECLAMANTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	TRATAMENTO	RESULT
ASSOCIAÇÃO DE 2020 E MORADORES DA Q117 E SMBD 1, 2 E 3		NI	NI	RESIDENCIAL	Estudo para alterar Cartas de Saída para estabelecer ICAO NAPD 1, procedimento de abatimento de ruído por 24h e dar preferência, no período noturno, à pista 11R/29L, cuja utilização implica o sobrevo de menor densidade habitacional	Em andam

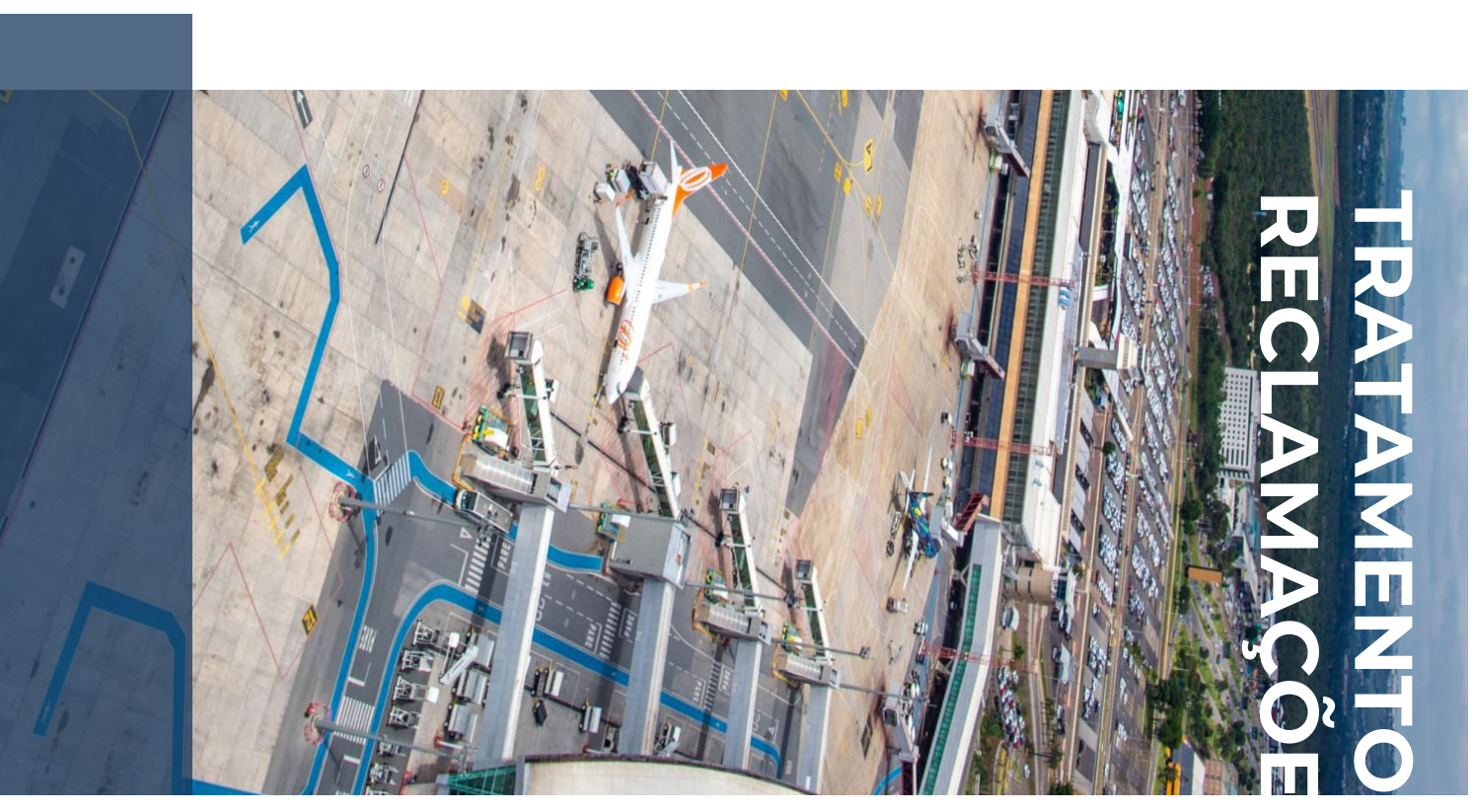
# IS QI 17 E SMDB

última CGRA ficou definido que seria encaminhada correspondência para áreas de Engenharia de Operações das empresas aéreas para parecer sobre a adoção dos procedimentos de abatimento de ruído propostos pela associação de Moradores da QI 17 e SMDB 1, 2 e 3..

propostas da QI 17 foram encaminhadas às áreas de Engenharia de Operações das empresas GOL e LATAM, responsáveis pela maior parte das operações do SBBR, por meio das cartas IA n° 0267/GMA/DO/SBBR/2023 e IA 0270/GMA/DO/SBBR/2023, respectivamente.

CGRA aguarda o retorno dessas empresas para prosseguir o estudo em questão.

# TRATAMENTO RECLAMAÇÃO



# OBRIGADO!



## INFRAMERICA

O TEMPO VOAI!

[www.bsb.aero](http://www.bsb.aero)      @aeroporbsb