ATA DE REUNIÃO

REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO - CGRA				PÁGINA: 1 de 5	
LOCAL:	VIDEO CONFERÊNCIA - TEAMS	DATA:	11/11/20	HORA	10H00

PARTICIPANTES:

EMPRESA/ÁREA:	NOME:	Nº	PARTICIPAÇÃO:
INFRAMERICA/MEIO AMBIENTE	Daniella Lacerda	01	Presente
INFRAMERICA/SGSO	Fábio Almeida Esteves	02	Presente
INFRAMERICA/MEIO AMBIENTE	Camila Correa Máximo	03	Presente
INFRAMERICA/REGULATÓRIO	Ricardo Brasil	04	Presente
CINDACTA	Melissa Dangelo Cerrone Cinelli	05	Presente
CINDACTA	Mariana Lira	06	Presente
GOL LINHAS AËREAS	Natália de Fátima Pontes Oliveira	07	Ausente
LATAM	Francisco Santos	08	Ausente
SEDUH/GDF	Lucia Moura	09	Ausente
AZUL	Everaldo Sousa	10	Ausente
TAP	Fernando Carlos Brito da Silva	11	Ausente
PASSAREDO	Getúlio Annater	12	Ausente
INFRAMERICA/OPERAÇÕES	Josmário Brito	13	Ausente
GOL LINHAS AÉREAS	Rejane Cavalcante	14	Ausente
INFRAMERICA	Josmário Brito	15	Ausente

ASSUNTOS TRATADOS:

1. Pauta abordada na CGRA – AIB de 11/11/2020;

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 de Brasília enviou convite, por meio de endereço eletrônico, a todos os representantes da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico. A lista com os nomes dos participantes e a constatação de presença/ausência está no quadro acima.

A reunião foi aberta pela Gerente de Meio Ambiente do Aeroporto de Brasília, Daniella Lacerda, que passou a palavra para Ricardo Brasil, analista regulatório da Inframerica, que fez uma breve apresentação do que ficou deliberado na reunião ocorrida no dia 11/09/2020, que seria a ajuda do Cindacta para a resposta aos questionamentos propostos, listados abaixo:

1. Por que o procedimento deixou de ser H24? Por que o abatimento foi alterado para somente o horário noturno? Quando isso ocorreu? Quem deliberou e decidiu essas alterações? O AIB ou CGRA participaram?
2. Por que há a opção do piloto utilizar ou o procedimento do manual da aeronave (o que vai depender de cada empresa aérea) ou o procedimento da carta? Houve um estudo que demonstra que ambos dariam o mesmo efeito de abatimento? Essa é uma das reclamações dos moradores.
3. O procedimento da carta foi alterado para o que parece ser uma NADP1, o que já se aproxima das reivindicações dos moradores. Mas quando e por que essa alteração foi feita? Houve a participação do AIB ou da CGRA?

A representante do Cindacta, Tenente Melissa, perguntou se a ANAC participava da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico. Ricardo explicou que não necessariamente a ANAC precisa participar e que nós somos um grupo de trabalho, com um representante em cada órgão.

Sobre os questionamentos da última CGRA, a Tentente Melissa explicou primeiramente sobre a alteração do procedimento de atenuação de ruído, que deixou de ser H24, e passou a ser somente período noturno. Segundo ela informou, a alteração no procedimento ocorreu devido a um estudo realizado em 2018, por um grupo de trabalho de ruído aeronáutico, com a participação da ANAC, DTCEA e representantes de companhias aéreas. Naquele estudo foi constatado que os procedimentos de atenuação de ruído publicados

naquela época não levavam em consideração a categoria de ruído das aeronaves, como consta no Anexo 16, capítulo 4, volume 1 da ICAO, sendo naquele momento então o cumprimento obrigatório para todas elas. Devido à frota que opera no Aeroporto de Brasília não ser considerada mais como ruidosa, esses procedimentos que vigoravam na época, além de ineficazes, se permanecessem a vigorar durante todo o dia eles apenas causariam prejuízos às companhias aéreas. Então, a mudança foi motivada em virtude do Anexo 16, de categorização de ruído, que não estava sendo levada em conta. Essas foram as deliberações do estudo de 2018.

Daniella perguntou como é feita a categorização do mix de aeronaves do aeroporto é ruidoso ou não. Tenente Melissa disse que isso não é atribuição do Cindacta 1, que isso deve ser questionado à ANAC, que seria o órgão competente pra responder sobre isso. Segundo a Tenente Melissa, o DTCEA e o Cindacta 1 são responsáveis pela elaboração de procedimentos visando a liberação de obstáculos, e não a atenuação de ruído, e que a questão específica de ruído deve ser realizada pela ANAC.

Ricardo Brasil agradeceu pelas informações e fez algumas observações. Foram elas:

1) O estudo do PEZR, onde foram elaboradas as curvas de ruído do Aeroporto de Brasília, foi realizado antes de 2018, onde foi levantado o mix de aeronaves para o cenário da época (2014) e a projeção para o horizonte de projeto da Concessão (2037). Todas as aeronaves que operam no Brasil ou são categoria 3 ou 4 dentro do Anexo 16 e, quando fizemos o mix de aeronaves, todas já eram categoria 3 ou 4. Ricardo não sabe qual seria a motivação de alterar as cartas na questão de ruído, mas que não poderia julgar melhor pois nós, como operadores do aeródromo, não participamos do grupo de estudo.

2) Seria importante termos as informações desse grupo de estudo para prepararmos um documento de proposição de ações para os órgãos competentes, uma vez que a função da comissão é de estudar e propor ações, e não de executar as ações. Assim poderemos propor a revisão ou não dos procedimentos que estão em vigor atualmente.

Tenente Melissa ficou de fazer uma tentativa de conseguir a ata de reunião do grupo de estudos para disponibilizar para a CGRA.

Fábio disse que quando o DCEA elabora os procedimentos, se ele tem uma solicitação, seja por parte da ANAC ou do Aeroporto ou da associação de moradores por conta de ruído aeronáutico, que o órgão atua revisando os procedimentos para atenuar esse problema de ruído, com o objetivo de resolver esse tipo de problema. Disse também que a iniciativa quanto às questões de ruído não é do DECEA, mas que quando há uma demanda, o órgão que temos que recorrer para alterar determinado procedimento ou padrão de voo é o DECEA. Fábio disse que temos que solicitar a participação do operador aeroportuário dentro de grupos de estudo com questões relacionadas ao ruído aeronáutico, não necessariamente tomando decisões, mas participando e contribuindo para a resolução das questões de ruído no seu entorno.

Ricardo Brasil disse que alguma falha ocorreu em 2018 nesse grupo de estudo, uma vez que todos os atores envolvidos na operação do aeroporto não foram envolvidos. A sugestão da Tenente Melissa é de que indaguemos a ANAC o porquê da não participação do operador nesse grupo de estudo e para que possamos participar no futuro para tomar conhecimento das próximas deliberações.

Tenente Melissa sugeriu que nós façamos uma solicitação a ANAC solicitando os estudos e, caso haja a necessidade de revisão dos procedimentos, a ANAC deve informar ao DECEA e solicitar a revisão. Dessa forma o DECEA poderá trabalhar em conjunto com a ANAC para buscar a melhor solução para o problema.

Camila perguntou a Tenente Melissa se ela tem o nome do grupo de trabalho, quem participou, para fazermos a solicitação dos estudos junto a ANAC. Tenente Melissa ficou de buscar maiores informações para nos passar.

Dando continuidade às respostas aos questionamentos feitos na reunião de setembro, com relação à utilização de pistas específicas para decolagem e pouso no período noturno, a Tenente Melissa informa que isso já é feito e que o AIP Brasil, que tem as publicações aeronáuticas e que contempla os procedimentos de atenuação de ruído, consta que no Aeroporto de Brasília as decolagens são realizadas da pista 11R e que os pousos consequentemente da 29L, com o objetivo de evitar áreas de grande densidade populacional.

Sobre o procedimento NADP 1, a Tenente Melissa disse que não há óbices com o cumprimento desse procedimento por parte dos pilotos, mas que como tem a opção das aeronaves fazerem o procedimento da própria companhia, acredita-se que os pilotos acabam por cumprir o procedimento da própria companhia. Completou ainda que essa questão específica de cumprimento desses procedimentos de abatimento de ruído do NADP 1 ou dos da companhia não são questões que o DECEA possa intervir.

Segundo a Tenente Melissa, outra reclamação da Associação de Moradores foi a de que algumas aeronaves estavam efetuando curvas imediatamente após a decolagem, não cumprindo o procedimento de saída. Foi respondido que não houve nenhum reporte oficial dessa situação para o DECEA de que as aeronaves não estivessem cumprindo o procedimento de saída. Acrescentou que se isso estiver acontecendo, que o fato pode ser notificado por ofício, desde que contenha fotos, filmagens, que identifiquem o conjunto data e hora, e identificação da aeronave. Esse conjunto probatório, caso constatado que as aeronaves não estejam cumprindo os procedimentos de saída, deve ser enviado pro Cindacta para que seja tipificado como irregularidade de tráfego aéreo e ser passível de procedimentos de investigação.

Tenente Melissa reforçou que essa questão de Plano de Zoneamento de Ruído, quanto à alteração ou suspensão de procedimentos de abatimento de ruído, é uma responsabilidade da ANAC, e não responsabilidade específica do DECEA. Sugeriu que comuniquemos à ANAC sobre essa demanda da comunidade para que a ANAC, verificando que essa questão de ruído ainda persiste em Brasília, acione o DECEA para que possam trabalhar em conjunto para uma melhor solução quanto ao problema.

Fábio comentou que o órgão de controle, DECEA, implementa o procedimento de abatimento de ruído e que o órgão de controle é a única fonte que permite saber ou não se a aeronave está cumprindo o procedimento determinado na carta, baseada na posição em que a aeronave chega a determinada altitude num determinado tempo e espaço. Que o DECEA poderia, sim, questionar a aeronave ou empresa aérea sobre o não cumprimento do procedimento e que ele é quem tem que notificar a aeronave do não cumprimento da execução do procedimento previsto em carta, pois não temos outra forma de constatar o não cumprimento do procedimento se não pelo órgão de controle e que não há como implementar um outro método para determinar isso.

A Tenente Melissa disse que o órgão de controle trabalha com o serviço de vigilância às aeronaves e informou que, para fins de apuração de procedimentos de investigação e abertura de um processo administrativo, os casos de infração de tráfego aéreo são reportados pelo órgão regional de controle de espaço aéreo, quando se constata que a aeronave não cumpriu determinada saída (procedimento previsto em carta). O órgão não verifica se a aeronave faz ou não o procedimento de abatimento de ruído, e sim se ela não cumpriu o perfil de saída previsto para determinado aeroporto, como por exemplo se ela efetuou uma curva que não estava prevista. Além disso, eles também recebem essas irregularidades por meio de denúncias de terceiros,

desde que haja materialidade e autoria da denúncia, e através disso eles abrem procedimento de investigação de tráfego aéreo e buscam mais elementos e informações para verificar o fato. Como exemplo de caso de infração de tráfego aéreo ela citou, por exemplo, aeronaves que estejam sobrevoando a baixas altitudes sobre áreas povoadas.

Fábio disse que concorda com o fato das irregularidades poderem chegar tanto pelo órgão de controle regional quanto por meio de denúncias de terceiros, mas pontua que há uma falha no fato do órgão de controle não verificar também o procedimento de atenuação de ruído e não reportar quando a aeronave não cumpre esse procedimento que está previsto em carta, pois quando ele deixa de executar o procedimento de atenuação de ruído ele está fugindo ao que está previsto na carta. Fábio pontuou que o órgão de controle não está preparado ou não está sensibilizado quanto à questão do reporte do não cumprimento da carta no caso do procedimento de atenuação de ruído, e que isso é uma falha. Acrescentou ainda que o órgão de controle precisa reportar os casos de aeronaves não cumprirem os procedimentos de abatimento de ruído pois é a única fonte de informação e evidência que nós (aeroporto) podemos ter sobre tais infrações e que não adianta ter um procedimento de abatimento de ruído se o órgão de controle não fiscalizar, reportar e punir quando este procedimento não for observado pelos pilotos e companhias aéreas. Fábio acrescentou que o aeroporto ou qualquer outra entidade não tem como fiscalizar esse tipo de procedimento e disse que os pilotos e as companhias aéreas vão continuar fazendo o que bem entendem quanto ao abatimento de ruído se o órgão de controle não reportar as infrações.

Ricardo Brasil complementou que o piloto sabe que não pode cometer esse tipo de infração. Disse ainda que as reclamações dos moradores da QI 17 são fundamentadas nas observações que eles fazem sobre as aeronaves que sobrevoam suas casas e que eles notam que as aeronaves estão fazendo procedimentos diferentes para um mesmo horário do dia e percebem que aquele procedimento provavelmente não está de acordo. Ele cita ainda como exemplo sua própria experiência como morador da asa norte, próximo ao shopping Conjunto Nacional, onde ele já viu aeronaves sobrevoando o Plano Piloto no período noturno, confirmado pelo site fight radar, e que não há carta prevendo esse tipo de saída. E então Ricardo Brasil levantou o questionamento de que, se isso está acontecendo, ou é porque o piloto está cometendo irregularidade e o órgão de controle não está reportando a situação, ou o Controle de tráfego está autorizando tal procedimento de saída.

Tenente Melissa disse que pode procurar se informar com o Controle de Aproximação como estão sendo realizados os reportes e a abertura de processos de infrações de tráfego aéreo, principalmente nas questões dos procedimentos de saída. Ricardo Brasil pediu também que ela confirme se há autorizações de procedimentos alternativos de saída, como tem sido reclamado pela comunidade.

Ricardo Brasil pediu que a Tenente Melissa nos forneça a resposta que foi dada à Associação de Moradores da QI 17 e SMD 1, 2 e 3 para a Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico. A Tenente Melissa ficou de verificar a resposta e nos encaminhar por e-mail.

Ricardo sugeriu que a comissão prepare um ofício para ANAC informando que é fato que houve alteração das cartas, que foi feito por meio de grupo de estudo junto ao DECEA, e que não participamos, e que da próxima vez precisamos participar.

Fábio concordou que devemos interpelar a ANAC, uma vez que a agência participou da alteração dos procedimentos e que provavelmente seria isso que está causando transtornos à comunidade e as reclamações da comunidade, e que suspeitamos que a alteração dessas cartas pode ter causado impacto para a comunidade

ASSUNTOS TRATADOS:	AÇÃO:	DATA:

do entorno do aeroporto. Fábio disse ainda que devemos sugerir uma reunião para discutirmos com a ANAC, DECEA, para tratar da questão.

Foi solicitado à Tenente Melissa que ela nos disponibilize a ata do grupo de estudo e a resposta à Associação de Moradores da QI 17 e SMDB 1, 2 e 3. Ela ficou de disponibilizar os documentos até a próxima semana.

Daniella concordou então em aguardar os documentos da Tenente Melissa para enviarmos um oficio bem fundamentado à ANAC. Daniella Lacerda agradeceu a presença de todos e finalizou a reunião.

0

Vistos:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11