

REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO - CGRA				PÁGINA: 1 de 10	
LOCAL:	VIDEO CONFERÊNCIA - TEAMS	DATA:	16/09/21	HORA	15H00
PARTICIPANTES:					
EMPRESA:	NOME:	Nº	PARTICIPAÇÃO:		
INFRAMERICA	Juan Djedjeian	01	Presente		
INFRAMERICA	Daniella Lacerda	02	Presente		
INFRAMERICA	Camila Corrêa Máximo	03	Presente		
INFRAMERICA	Ricardo Brasil	04	Presente		
INFRAMERICA	Josmário de Brito Alves	05	Presente		
INFRAMERICA	Fábio Almeida Esteves	06	Presente		
INFRAMERICA	Rodrigo Gomes de Paula	07	Presente		
INFRAMERICA	Renata Couto Ávila	08	Presente		
TAP PORTUGAL	Fernando Carlos Brito da Silva	09	Presente		
LATAM	Francisco de Paula Santos Assis	10	Presente		
GOL LINHAS AÉREAS	Natália Pontes	11	Presente		
SEDUH - GDF	Camila de Carvalho Pires Lammers	12	Presente		
CINDACTA I - APPBR	Wilson Floripes Júnior	13	Presente		
CINDACTA I	Melissa Dangelo Cerrone Cinelli	14	Presente		
CINDACTA I	Reginaldo Cordeiro Pereira	15	Presente		
DTCEA TWR-BR	Nivalci Paulo de Souza	16	Presente		
DTCEA TWR-BR	Carlos Alberto Freire Maia Júnior	17	Presente		
IBRAM - FISCALIZAÇÃO	Douglas Eduardo Dias Pena	18	Presente		
IBRAM - Fiscalização	Cristiane Leite Pereira	19	Presente		
ASSOC. MOR. QI 17 E SMDB	Sólon Kouzak	20	Presente		
ASSOC. COLINA DOM BOSCO	Luiz Guilherme Pena	21	Presente		
PRESERVA – ASSOCIAÇÃO QI 26	Priscila Castello Branco	22	Presente		
MORADOR LAGO SUL	Bolívar Moura Rocha	23	Presente		
ACPW – ASSOCIAÇÃO PARK WAY	José Joffre Nascimento	24	Presente		
ADMIN. REG. PARK WAY	Maurício Tomaz	25	Presente		
ADM. REG. CANDANGOLÂNDIA	Gilberto Alves Xavier	26	Presente		
ADM. REG. NÚC. BANDEIRANTE	Adalberto Ferreira de P. Carvalho	27	Presente		
ADM. LAGO SUL	Renato Benatti	28	Presente		
ABEAR	Raul Souza	29	Ausente		
MODERN LOGISTICS	Ivan Pereira	30	Ausente		
SIDERAL LINHAS AÉREAS	Adelman Medeiros	31	Ausente		
GOL LINHAS AÉREAS	Rejane Cavalcante	32	Ausente		
PASSAREDO LINHAS AÉREAS	Silvio Nogueira	33	Ausente		
AZUL LINHAS AÉREAS	José Everaldo Nazaré de Sousa	34	Ausente		
COPA AIRLINES	Francisco de Carvalho Júnior	35	Ausente		
ITAPEMIRIM	Lucilene Melo	36	Ausente		
DTCEA	Mariana Lira da Costa	37	Ausente		
ASSUNTOS TRATADOS:					
1. Pauta abordada na CGRA – AIB de 16/09/2021;					
<p>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 os convites, por meio de endereço eletrônico, a todos os representantes da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico, bem como aos representantes da comunidade do entorno do aeródromo. A lista com os nomes dos participantes e a constatação de presença/ausência está no quadro acima.</p>					

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO - CGRA	PÁGINA: 2 de 10
---	---------------------------

ASSUNTOS TRATADOS:	AÇÃO:	DATA:
---------------------------	--------------	--------------

A reunião foi aberta pela Especialista de Meio Ambiente do Aeroporto de Brasília, Camila Máximo, que passou a palavra para Ricardo Brasil, analista regulatório da Inframerica, que se apresentou e fez uma observação de que essa era a primeira reunião da comissão (CGRA) realizada após a publicação da Emenda 03 da RBAC 161 e que nós observaríamos os novos aspectos que essa emenda trouxe.

Ricardo Brasil iniciou sua exposição contextualizando que a comissão é um órgão de deliberação técnica, composto por representantes dos órgãos envolvidos nesse processo de gestão aeronáutica no entorno do aeroporto de Brasília, que tem como objetivo deliberar, realizar análises de riscos e propor soluções de mitigação dos problemas existentes relacionados à emissão de ruído aeronáutico pelas aeronaves que operam no Aeroporto Internacional de Brasília. Aproveitou para salientar que a CGRA é um fórum de discussão técnica, onde são deliberadas ações para resolução das questões relacionadas ao ruído aeronáutico, e que os participantes poderiam aproveitar para trazer novas informações a respeito de situações que têm sido observadas, mas esclareceu que a reunião da CGRA não é um local para apresentação de reclamações, nem se trata de uma simples apresentação, ou palestra ou prestação de contas realizada pela Inframerica em relação ao trabalho que ela vem fazendo, pois a gestão do ruído aeronáutico envolve outros órgãos além do operador aeroportuário. Ricardo Brasil completou dizendo que a reunião serve para falarmos dos problemas, ouvir a contribuição de cada um dos representantes dos órgãos presentes e chegar a possíveis soluções em consenso com todos os representantes da CGRA.

Ricardo Brasil apresentou o roteiro que seria seguido durante a reunião:

1. Curvas de ruído;
2. Compatibilização do Uso do Solo – RBAC 161;
3. Composição e Responsabilidades dos membros da CGRA;
4. Comunicações Periódicas;
5. Mapa de Reclamações;
6. Atividades incompatíveis ao ruído aeronáutico;
7. Situação do PEZR no GDF;
8. Relatório Anual de Ruído Aeronáutico (RARA);
9. Tratamento das Reclamações;
10. Outros Temas.

Ricardo Brasil fez uma breve explanação, de forma a alinhar conhecimento, sobre as curvas de ruído, a metodologia que deve ser seguida, etc. As curvas de ruído vigentes no SBBR foram aprovadas em 2016. Após a aprovação das curvas, houve o estudo de compatibilização do uso do solo, que foi apresentado a ANAC e aprovado em 2017. Após a aprovação/registro junto a ANAC, Ricardo esclareceu que o PEZR foi encaminhado ao IBRAM e GDF para conhecimento e providências sobre as incompatibilidades de uso do solo identificadas. Ricardo Brasil salientou que o RBAC 161 não estabelece restrições de uso do solo para áreas além das curvas de ruído de 65 dB de ruído médio (DNL – Day-Night Average Sound Level), e fez uma breve explicação sobre a metodologia DNL utilizada na elaboração das curvas de ruído, que utiliza um acúmulo total de energia sonora durante um período de 24 horas. Explicou também que as curvas de ruído aprovadas são realizadas com uma sobreposição das curvas do cenário operacional de 2014 com as de 2037, que é o horizonte final de projeto da concessão. Ricardo mostrou as áreas que apresentam algum tipo de restrição, dentro das curvas 65-70dB, e

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO - CGRA	PÁGINA: 3 de 10
---	---------------------------

ASSUNTOS TRATADOS:	AÇÃO:	DATA:
---------------------------	--------------	--------------

que necessitam de algum tipo de medida de redução de ruído, conforme definido no PEZR aprovado pela ANAC e atualmente em vigor.

Após essa contextualização, Ricardo passou a falar sobre a composição da CGRA, composta pela INFRAMERICA, operador aeroportuário, e por representantes técnicos indicados pelos órgãos externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico. Além disso, Ricardo falou também sobre as responsabilidades de cada um dos membros da CGRA, e salientou que os membros externos à INFRAMERICA devem envidar esforços internamente nos órgãos envolvidos que pertencem, em especial, junto à alta administração, para a divulgação e a implementação eficaz das medidas mitigadoras que sejam propostas pela CGRA como fórum de deliberação técnica, mas que não possui a prerrogativa de implementar ações fiscalizatórias, regulatórias e sancionatórias. Ricardo citou as responsabilidades dos membros da CGRA, conforme descrito a seguir:

1. ANAC:
 - a. Alterar a regulamentação, em especial, os RBAC 91, 153 e 161 para reduzir o impacto de ruído aeronáutico sobre as comunidades vizinhas aos aeroportos nacionais.
 - b. Estudar, incluindo na sua Agenda Regulatória, qualquer proposta de alteração dos citados RBAC que esta CGRA possa propor em decorrência de seus estudos técnicos de análise de risco de ruído aeronáutico no entorno do Aeroporto de Brasília
2. SEDUH (GDF): A Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH do Governo do Distrito Federal, conforme Decreto nº 39.610, de 1º de janeiro de 2019, tem como competência o ordenamento, uso e ocupação do solo, desta forma, tem como responsabilidade fiscalizar e garantir o uso de solo de acordo com o que preconiza o RBAC 161 em função das curvas de ruído aprovadas pela ANAC constantes do PEZR
3. Companhias Aéreas: Cabem aos principais operadores aéreos de transporte aéreo público regular e não-regular que operam no Aeroporto de Brasília (LATAM, GOL, AZUL, Itapemirim, Passaredo, TAP, COPA, Sideral e Modern), através de seus pilotos, que devem ser treinados para isso, operar suas aeronaves, que de antemão sejam fabricadas com um conjunto tipo de aeronave e tipo de motores que atenda aos requisitos de ruído aeronáutico do RBAC 91, observando as orientações dos controladores de tráfego aéreo do DECEA, incluindo os procedimentos constantes das cartas de navegação aérea em vigor emitidas pelo DECEA para o aeródromo, assim como, estabelecendo e observando procedimentos operacionais próprios, através do seu manual de operações e do manual de voo do fabricante da aeronave;
4. DECEA:
 - a. Aprovação e revisão dos procedimentos operacionais (cartas de navegação de Chegada e Saída) para reduzir o impacto do ruído sobre as comunidades locais vizinhas aos aeroportos (CINDACTA I e DTCEA – BR);
 - b. O Destacamento de Controle do Espaço Aéreo: Brasília – DTCEA-BR, que é a torre de controle do Aeroporto de Brasília, responsável pelos procedimentos de manobra, decolagem e pouso nas pistas do aeroporto e pelo sobrevoo do aeródromo) e o Órgão de Controle de Aproximação (APP) e Rota (ACC) (no caso, o Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I), responsável pelos procedimentos operacionais dentro da Área de Controle Terminal de Brasília (TMA-BR)) são os responsáveis pelos procedimentos operacionais de controle de tráfego

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO:	REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO - CGRA	PÁGINA:	4 de 10
----------------	--	----------------	---------

ASSUNTOS TRATADOS:	AÇÃO:	DATA:
--------------------	-------	-------

aéreo de saída e chegada, pouso e decolagem pelas duas pistas disponíveis pelo sistema de pistas do Aeroporto de Brasília e devem garantir que os procedimentos de ruído aeronáutico estabelecidos em carta devam ser observados;

- c. São também responsabilidades do DECEA: a elaboração das cartas de navegação (cartas de saída com o aplicável procedimento de abatimento de ruído); a definição do procedimento de abatimento de ruído (Ou por um procedimento de atenuação de ruído de partida - Noise Abatement Departure Procedure NADPs e/ou por um procedimento de abatimento de ruído do Manual de Voo do operador aéreo/aeronave operada); a definição do horário de observação do procedimento de abatimento de ruído; as permissões operacionais específicas em função do tráfego existente e a prioridade em relação a segurança operacional (APP); e a aprovação da capacidade do sistema de pista do aeródromo

5. INFRAMERICA:

- a. Elaborar e submeter à aprovação o PEZR com as curvas de ruído e o estudo de compatibilidade do solo;
- b. Monitoramento de ruído (não obrigatório pelo RBAC 161 no caso do Aeroporto de Brasília);
- c. Viabilizar e secretariar as reuniões semestrais da CGRA;
- d. Elaborar mapa de reclamações (através da CGRA);
- e. Apresentar o mapa de reclamações para a ANAC, DECEA e GDF para que cumpram com suas responsabilidades, no que for aplicável.

Ricardo então finalizou dizendo que a CGRA não é a INFRAMERICA, e sim o fórum técnico formado pelos órgãos envolvidos citados anteriormente. Após essas explicações, Ricardo perguntou se havia alguma dúvida ou consideração dos participantes. O Sr. Joffre, da Associação de moradores do Park Way, perguntou, via chat: “Na ocorrência de residências dentro das linhas de ruído, o que deve ser feito?” Ricardo explicou que há áreas de residência dentro das curvas de 65dB e que necessitam de abatimento de ruído, conforme previsto na RBAC 161. Ricardo esclareceu que o regulador estabeleceu a RBAC 161 imagina uma sequência de eventos para um aeroporto *greenfield*, ou seja, algo que ainda está no papel, onde não há a necessidade de se trabalhar dentro de restrições já existentes. E assim são elaboradas as curvas e estudo de compatibilização do uso do solo, e encaminhados ao poder público para que sejam seguidas e não se promova ocupações naquelas áreas. No caso do Aeroporto de Brasília, as curvas foram elaboradas e encaminhadas ao poder público para que sejam observadas características previstas na RBAC 161. No caso das áreas de incompatibilidade com residências ou ocupações existentes, essas podem estar ali instaladas e devem ser seguidas as recomendações da tabela de uso e ocupação do solo e atendendo-se às exigências lá previstas, como por exemplo, medidas de redução de ruído. Ricardo fez questão de ressaltar que essa é uma regulamentação da ANAC e que será questionado mais à frente ao representante da SEDUH-GDF se as curvas de ruído foram ou não incorporadas na legislação do Distrito Federal.

Ricardo esclareceu que a emenda 03 da RBAC 161 alterou o texto da edição anterior, e ao invés de reuniões periódicas, devemos fazer comunicações periódicas às autoridades envolvidas e aos representantes da população afetada com o objetivo de informar e orientar sobre o PEZR – Plano Específico de Zoneamento de Ruído. Ele ainda complementou citando as ações da CGRA nesse sentido, que foram comunicações de

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO - CGRA	PÁGINA: 5 de 10
---	---------------------------

ASSUNTOS TRATADOS:	AÇÃO:	DATA:
---------------------------	--------------	--------------

reclamações da comunidade à ANAC e ao DECEA (por meio da correspondência IA nº 0765/CGRA/SBBR/2020), além das respostas às ouvidorias de representantes da população afetada. Essas correspondências são tratadas mais adiante.

Ricardo passou então à apresentação do Mapa de Reclamações atualizado com as reclamações recebidas até a data da realização da reunião e salientou que todos os pontos onde há registro de reclamações por parte da comunidade estão fora dos limites das curvas de ruído do SBBR, que são áreas onde poderia haver algum tipo de compatibilização de uso do solo. Ricardo ressaltou que a Inframerica não tomou conhecimento de novas atividades incompatíveis ao ruído aeronáutico de uso do solo desde a elaboração das curvas de ruído constantes do PEZR em vigor, permanecendo assim somente as áreas indicadas no referido Plano como regiões de Influência entre as curvas DNL' s 65 e 70:

1. Park Way Quadra 25;
2. Lago Sul Quadra 01;
3. Park Way Quadra 14;
4. Núcleo Bandeirante.

Ricardo passou então a falar sobre a situação do PEZR no GDF e solicitou à representante da SEDUH-GDF, Sra. Camila Pires, informações sobre a situação do PEZR no GDF:

- Quanto à sua incorporação pelas leis distritais;
- Quanto à compatibilidade com as atividades desenvolvidos na área do plano; e
- Quanto às ações de fiscalização.

Sr. Ricardo Brasil perguntou se a Sra. Camila Pires, da SEDUH-GDF, tem alguma informação se, desde que enviamos o nosso PEZR ao GDF, se houve alguma incorporação do uso do solo previsto no PEZR dentro das leis distritais, se houve alguma fiscalização nesse sentido.

Sr. Luiz Guilherme, da Associação de Moradores Colina Dom Bosco, perguntou se quando o sr. Ricardo Brasil fala de áreas incompatíveis com usos do solo são áreas em que não pode haver construções? Sr. Ricardo Brasil esclareceu que a incompatibilidade do uso do solo, do ponto de vista das curvas de ruído, é realizada por meio da Tabela E-2 do RBAC 161. Todas as áreas fora da curva 65 dB são compatíveis para qualquer tipo de uso do solo, já as dentro das curvas a partir de 65 dB podem ter algum tipo de previsão de mecanismos para redução de ruído. Sr. Luiz Guilherme perguntou se a QI 17/19 do Lago Sul estava dentro das curvas de ruído, porém o Sr. Ricardo Brasil esclareceu que não estão dentro das curvas, ou seja, não tem incompatibilidade de uso do solo do ponto de vista do ruído aeronáutico. Outro ponto que ele ressaltou foi que as curvas são elaboradas utilizando médias diárias e horárias (metodologia DNL) e não os picos de uma aeronave passando no momento. Sr. Ricardo Brasil também deixou claro que a Inframerica tem seguido todos os padrões internacionais de aviação civil e o Aeroporto de Brasília tem operado dentro das normativas vigentes.

Sr. Bolívar Moura Rocha, da Associação dos moradores da colina, questionou se havia alguma pauta para a realização da reunião e o roteiro de trabalho para que a reunião seja produtiva. A Sra. Camila disse que no início da reunião foi disponibilizado o roteiro da reunião e seria disponibilizada no chat para que o Sr. Bolívar tivesse conhecimento da pauta. Sr. Ricardo Brasil acrescentou que as reuniões da CGRA, pela nova emenda 03 da RBAC 161 seguem alguns requisitos para deliberação.

Sr. Ricardo Brasil voltou aos questionamentos a Sra. Camila Pires da SEDUH-GDF e ela esclareceu que era a primeira reunião da CGRA que participa e que ela se recorda de ter visto vários processos dentro da SEDUH em relação à proteção do espaço aéreo, e que inclusive isso está publicado no Geoportal. Porém, não

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO - CGRA	PÁGINA: 6 de 10
---	---------------------------

ASSUNTOS TRATADOS:	AÇÃO:	DATA:
---------------------------	--------------	--------------

há as curvas de ruído no Geoportal e que ela gostaria de disponibilizar esse material para que todos possam ter acesso a essa informação. Ficou acordado que a Inframerica encaminharia os dados para a disponibilização no Geoportal.

A Sra. Camila Pires disse também que a Lei de Uso e Ocupação do Solo sofreu uma alteração em 2018 e que nós enviamos o PEZR ao GDF em 2017, porém ela acredita que o PEZR não tenha sido considerado nessa alteração da LUOS de 2018 e que não houve nenhuma modificação nas permissões/proibições no uso do solo nessas áreas do entorno do aeroporto, pois essas regiões administrativas possuem ocupação antiga. Ela disse que pode buscar essa informação, se houve ou não alteração, e nos enviar esse esclarecimento.

Sr. Ricardo Brasil perguntou à representante da SEDUH como são realizadas as fiscalizações desse tema no GDF. A Sra. Camila Pires esclareceu que as fiscalizações não são realizadas pela SEDUH. A fiscalização, quanto ao uso do solo, é realizada pelo DF Legal, e quanto às questões de ruído, pelo IBRAM.

Sr. Ricardo Brasil agradeceu os esclarecimentos e sugeriu que a CGRA envie uma correspondência para a SEDUH(GDF), DF Legal e IBRAM solicitando informar quanto à incorporação do PEZR pelas leis distritais, quanto à compatibilidade com as atividades desenvolvidas na área do PEZR e quanto às ações de fiscalização que já foram realizadas.

O Sr. Luiz Guilherme, da Associação de moradores da colina Dom Bosco, colocou que gostaria de contestar a metodologia de elaboração das curvas, pois a metodologia não leva em consideração a necessidade da comunidade ser ouvida, pois no caso da QI 17/19 o ruído observado nas residências das pessoas é muito mais alto do que o que está colocado nas curvas. Disse ainda que a metodologia deveria ser revista e que as áreas da QI 17/19 deveriam ser incluídas nas áreas das curvas mais ruidosas. Só que aí tem o agravante de que a área já está ocupada e queria que nós ajudássemos nesse sentido.

A Sra. Camila Pires da SEDUH perguntou se as medidas que têm que ser tomadas para diminuir o ruído nessas áreas que tem interferência, elas já foram tomadas? Tem alguma medida sendo implementada em algum local?

Sr. Juan Djedjeian, vice-presidente e diretor de operações da Inframerica, se apresentou e cumprimentou a todos, e relatou que já foi morador da QI 19 durante 3 anos e agora é morador da SMDB 16, e disse que conhece bem o bairro e o barulho que as aeronaves que sobrevoam a área podem fazer tanto no pouso, quanto na decolagem naquele local, e que ele estava falando tanto como morador, quanto como vice-presidente. Sr. Juan ressaltou que não é a Inframerica ou a CGRA que definem a metodologia, e nem podemos mudar a metodologia de elaboração das curvas de ruído, e quem é responsável pela metodologia é sim a ANAC, e nós só cumprimos essa metodologia definida para aeroportos.

Sr. Juan disse que, como Ricardo Brasil escreveu, essa metodologia é para aeroportos greenfield, que vão ser instalados em um local, e se avalia o entorno do aeroporto e se você pode ter atividade aeronáutica naquele local. Ele fez um comparativo, dizendo que uma coisa é avaliar um aeroporto greenfield, e outra é avaliar o aeroporto de Brasília, que tem 60 anos e um entorno consolidado que foi crescendo ao redor do aeroporto. Disse que nós até podemos discutir a metodologia, porém ressaltou que a única entidade que pode alterar a metodologia de elaboração das curvas é a ANAC.

Sr. Juan disse ainda que, pela metodologia da ANAC, todos os bairros que estão representados na reunião, estão fora das curvas de ruído, mas que isso não quer dizer que não haja barulho nessas áreas. O que ele está querendo dizer é que, mesmo com ruído aeronáutico, é possível se ocupar e se construir casas nesses bairros, não há restrição. Porém, se eu, proprietário da casa, vou construir numa área que está dentro da curva de ruído, devo tomar providências para implantar medidas para reduzir o ruído dentro da residência e melhorar o conforto interno da residência.

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO - CGRA	PÁGINA: 7 de 10
---	---------------------------

ASSUNTOS TRATADOS:	AÇÃO:	DATA:
---------------------------	--------------	--------------

Sr. Juan disse que não quer dizer que hoje, como está, tenha que se tomar alguma providência na situação que está hoje, disse que o aeroporto está aqui há mais de 60 anos e que os moradores já estão morando nesses locais há mais de 20 anos, como citado pelo representante da comunidade, e vão seguir morando lá. Disse ainda que as curvas de ruído não irão fazer com que o aeroporto mude de local, ou que a atividade mude ou tenha grandes restrições e que podemos ter recomendações para as companhias aéreas, para a ANAC, mas a zona de ruído não é na zona urbana. Podemos discutir a metodologia proposta pela ANAC, mas não é produtivo. Arrematou dizendo que nosso papel é cumprir a norma da ANAC, receber e informar sobre as reclamações que recebemos, mas não fiscalizamos a área, nem a operação das aeronaves, não conseguimos mudar as rotas das aeronaves. Nós simplesmente cumprimos as normas existentes.

Ricardo Brasil complementou que a ANAC é responsável pela regulamentação e utiliza um padrão internacional que é utilizado no resto do mundo. A ANAC tem a responsabilidade de estudar qualquer alteração que seja proposta na RBAC 161. Inclusive, em março desse ano de 2021 houve uma emenda à RBAC 161, mas não foi incluída nenhuma mudança de metodologia de cálculo das curvas ou de uso do solo na pauta. Isso pode ser proposto à ANAC, mas tem que ser baseado em estudos técnicos. Hoje, temos que seguir o que está na norma.

Sr. Luiz Guilherme disse que estão há anos discutindo essa questão de ruído, antes com a Infraero, com a ANAC, etc, mas disse que estava entendendo que a única maneira de serem atendidos é com a mudança da metodologia. Pediu que a CGRA estude uma forma de diminuir o impacto de ruído sobre a população, que há anos luta por isso.

Ricardo Brasil disse que podemos perguntar a ANAC se há alguma previsão de alteração da metodologia de cálculo das curvas de ruído.

Ricardo Brasil voltou à pauta da reunião, informando que a partir do 1º trimestre de 2022, conforme previsto na emenda da RBAC 161, será elaborado o Relatório Anual de Ruído Aeronáutico (RARA), contendo informações sobre a estatística de reclamações recebidas, indicação do local do incômodo em mapa georreferenciado com sobreposição do PZR em vigor, principais assuntos tratados no âmbito da CGRA e informações sobre a situação do PZR nos municípios abrangidos.

Ricardo passou então a mostrar um resumo dos tratamentos das reclamações dos moradores e qual o tratamento dado a cada uma, mostrando as respostas e as providências tomadas.

Sr. Sólon, da Associação de moradores QI 17 e SMDB, perguntou por que priorizam a utilização da pista antiga (11L/29R), passando por cima das casas? Por que as companhias aéreas não seguem as normas de abatimento de ruído nas decolagens?

Ricardo Brasil disse que as questões de cumprimento dos procedimentos de abatimento de ruído, essa responsabilidade é do operador aéreo e, a fiscalização, do DECEA e Cindacta. Se isso não está sendo cumprido, é uma questão séria de descumprimento de normas colocando em risco a segurança da aviação, uma questão até mais grave do que ruído aeronáutico.

Ricardo retomou à pauta, sobre uma reclamação recebida pelos moradores da QI 26, dizendo que as aeronaves estavam passando mais baixo do que deveriam, onde o Cindacta foi consultado pela Inframerica e respondeu dizendo que isso não ocorre naquela região, e que houve uma alteração de procedimento para curva à esquerda após a decolagem que passou a incomodar os moradores da QI 25, 26 e 28, e atenuou o ruído da QI 17, origem de reclamações anteriores. Cindacta propôs, nessa resposta, a participação do ICA (elabora as cartas) e CGNA (que faz a gestão do espaço aéreo), com avaliação do DECEA.

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUIDO AERONÁUTICO - CGRA	PÁGINA: 8 de 10
---	---------------------------

ASSUNTOS TRATADOS:	AÇÃO:	DATA:
--------------------	-------	-------

Tenente Melissa, do Cindacta, esclareceu que sobre a questão de as aeronaves não cumprirem os procedimentos de NADP das cartas, a junta de julgamentos ela trata de infrações de tráfego aéreo, e a ANAC tem um setor que trata das questões de infração de ruído. Tenente Melissa também deixou claro que, na última consulta ao DECEA, ficou claro que qualquer solicitação de alteração de procedimento de atenuação de ruído, deve ser solicitada ao DECEA, via ANAC.

Ricardo Brasil retornou ao tema de Tratamento das Reclamações, onde abordou a reclamação feita pela Associação de Moradores da QI 17 e SMDF 1, 2 e 3, que fez uma proposição de alteração nas cartas de saída para estabelecer ICAO NADP 1, que é um procedimento de abatimento de ruído. Ricardo disse que a CGRA deliberou na última CGRA de 11/11/2020 e decidiu enviar uma carta para a ANAC propondo a criação de uma comissão, composta por ANAC, companhias aéreas, ICA, Cindacta, dentre outros, para estudar a proposição da comunidade. Em resposta, a ANAC apresentou 3 considerações:

a) A ANAC negou a proposta de GT multidisciplinar, em semelhança ao que foi estabelecido em 2018, por considerar que o fórum adequado para tratamento da questão é a própria Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico - CGRA do SBBR;

b) A ANAC esclareceu, pelo Parecer no 7/2021/GTPI/GCOP/SIA, que das discussões que ocorreram no ano de 2018 sobre modificação das cartas de saída dos aeródromos brasileiros, nas quais a ANAC participou, há a manifestação dos participantes (IATA e ABEAR) de que a permanência das alterações feitas ficaria sujeita ao monitoramento das reclamações da população do entorno;

c) Observou que, considerando a situação, o Plano Específico de Zoneamento de Ruído - PEZR do SBBR poderia estar desatualizado

Ricardo sugeriu que a CGRA encaminhar cartas à IATA e ABEAR, que participaram do Grupo de Trabalho de 2018 que alteraram as cartas de saída do SBBR, para que tomem conhecimento das reclamações da comunidade e do entorno quanto à ruído aeronáutico, como havia sido acordado por eles à época da decisão, e para que estudem e retornem com parecer à CGRA em 90 dias sobre a proposta da Associação de Moradores da QI 17 e SMDB 1, 2 e 3 para estabelecer ICAO NADP 1 por 24h no SBBR.

Sr. Bolívar pediu a palavra e pediu para constar alguns pontos sobre a questão de reclamações da comunidade sobre ruído aeronáutico, que é muito antigo:

1. Em 2003 foi aberto um inquérito civil pelo Ministério Público que, à época, foi arquivado, com aprovação da câmara revisora do Ministério Público, porque a Infraero disse que o problema seria resolvido com o início da operação da segunda pista. Porém, isso não ocorreu;
2. O tema de ruído não é um tema exclusivo de Brasília, é um problema do mundo todo, e há recomendações da ICAO (Guidance) para o tema, que é apoiado em 4 pilares: redução de ruído na fonte (tecnologia das aeronaves), uso do solo (curvas de ruído), procedimentos operacionais e restrições operacionais;
3. Em 2013 houve um novo inquérito civil, que foi arquivado, mas que não foi aprovado pela câmara revisora do Ministério Público. Em fevereiro e março de 2021, as associações de moradores provocaram novamente o MP para que se debruçasse novamente sobre o assunto. O inquérito há manifestações de vários órgãos.

Juan pediu a palavra para explicar que a proposição de implantação de procedimentos de abatimento de ruído diurna ao invés de no período 24H não deverão gerar grande problema no tema de ruído aeronáutico, pois os picos de aviação estão concentrados em dois horários, às 9h00 e às 19h00, onde concentra 90% das operações aeroportuárias.

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO: REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO - CGRA	PÁGINA: 9 de 10
---	---------------------------

ASSUNTOS TRATADOS:	AÇÃO:	DATA:
---------------------------	--------------	--------------

Outro ponto mencionado por Juan foi a questão da utilização prioritária da pista antiga, o que não acontece na prática. O problema é que no horário de pico as pistas trabalham com a capacidade máxima das duas pistas, e não seria possível utilizar uma única pista.

Sr. Luiz Guilherme pediu que a comunidade seja incluída nas próximas comissões criadas para discutir as questões de ruído aeronáutico. Juan esclareceu que o Grupo de Trabalho de 2018 foi criado para tratar questões de alteração de cartas de aviação, que alterou os procedimentos de atenuação de ruído, e esclareceu que nem a Inframerica foi convidada a participar.

Sr. Bolívar disse que não espera que haja uma restrição operacional noturna, mas espera que alguma medida seja tomada para atenuar o incômodo da comunidade. Não é intenção da comunidade que haja alguma decisão judicial no sentido de haver restrição operacional. Sr. Bolívar sugeriu que se fosse possível se conversar concretamente sobre medidas que pudessem melhorar a vida da comunidade, de forma a achar soluções construtivas, isso seria muito importante para os moradores.

Juan disse que as companhias aéreas não estão no melhor momento de saúde financeira, por causa da pandemia, e seria difícil elas implantarem alguma medida, por conta própria, de algo que gerasse um maior custo operacional a elas. O ideal seria buscar alguma medida técnica que pudesse não comprometer a operação das companhias aéreas. Juan salientou que o máximo que podemos fazer é ser o interlocutor entre a comunidade e as companhias aéreas, pois não temos gerência sobre as operações aéreas.

Sr. Adalberto, administrador regional do Núcleo Bandeirante, pediu a palavra para falar sobre um projeto do Núcleo Bandeirante, porém não estava relacionado à ruído aeronáutico e foi orientado que ele entre em contato com a equipe técnica do aeroporto em outro momento para falar do assunto.

Sr. Sólon, da Associação de moradores da QI 17 e SMDB, disse que ficou feliz em saber que a reclamação da Prefeitura da QI 17 e SMDB 1, 2 e 3 está sendo tratado e tem fé de que irão resolver a situação. Sr. Sólon disse que entendeu que não é possível se utilizar somente a pista nova por conta de questões operacionais, então que a sugestão dele é que se modernize os procedimentos de pouso e decolagem considerando-se os procedimentos de atenuação de ruído, e citou que a TAP segue o procedimento de atenuação de ruído, e que a mesma situação não é observada, pelos moradores, na operação de outras companhias.

Ficou deliberado pela CGRA que a carta seria encaminhada para IATA e ABEAR, com o conteúdo proposto e descrito anteriormente, de informar sobre as reclamações dos moradores, conforme previa o Grupo de Trabalho de 2018. Ficou combinado de que o Conselho do Lago Sul e a Associação de Moradores da QI 17 encaminhariam a reclamação em conjunto para a Inframerica e a CGRA encaminha à IATA e ABEAR.

Ricardo Brasil retomou a pauta da reunião, no assunto Outros Temas, sobre uma notícia de Portaria autorizando novas construções em Samambaia, Riacho Fundo e Taguatinga e outras regiões administrativas, que antes estavam impedidas por estarem situadas na rota de aproximação e decolagem do Aeroporto de Brasília. A CGRA propõe que as autoridades de controle da Administração Pública, no caso a SEDUH, sejam alertadas do possível problema relacionado ao incômodo da população por conta de ruído aeronáutico.

A reunião foi então encerrada pois não havia mais nenhuma deliberação.

2. **Resumo das deliberações:**

1. Carta a SEDUH: Solicitando informações sobre as questões relacionadas à implementação do PEZR e fiscalizações;

ATA DE REUNIÃO - continuação

OBJETO:	REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO - CGRA	PÁGINA: 10 de 10
----------------	---	----------------------------

ASSUNTOS TRATADOS:	AÇÃO:	DATA:
---------------------------	--------------	--------------

2. Carta a IATA e ABEAR: Informando das reclamações da comunidade e sobre a proposição de implantação de procedimentos de abatimento de ruído sugerido pela comunidade do Lago Sul;
3. Carta a SEDUH: Observação sobre autorizar a construção de empreendimentos na rota do aeroporto.

COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO

CGRA – AIB 2021-1

REUNIÃO ORDINÁRIA SEMESTAL

BRASÍLIA, 16 DE SETEMBRO DE 2021



OBJETIVO

- **Deliberar, realizar análises de riscos e propor soluções de mitigação dos problemas existentes relacionados à emissão de ruído aeronáutico pelas aeronaves que operam no Aeroporto Internacional de Brasília (AIB)**

ROTEIRO



- CURVAS DE RUÍDO
- COMPATIBILIZAÇÃO DO USO DO SOLO – RBAC 161
- COMPOSIÇÃO E RESPONSABILIDADES DOS MEMBROS DA CGRA
- COMUNICAÇÕES PERIÓDICAS
- MAPA DE RECLAMAÇÕES
- ATIVIDADES INCOMPATÍVEIS AO RUÍDO AERONÁUTICO
- SITUAÇÃO DO PEZR NO GDF
- RELATÓRIO ANUAL DE RUÍDO AERONÁUTICO (RARA)
- TRATAMENTO DAS RECLAMAÇÕES
- ESTUDOS EM ANDAMENTOS
- OUTROS TEMAS

CURVAS DE RUÍDO

- ✓ **As curvas de ruído do Aeroporto Internacional de Brasília (AIB) foram elaboradas utilizando metodologia de cálculo de acordo com o que preconiza a legislação da ANAC, a partir de perfis operacionais específicos do Aeroporto Internacional de Brasília.**

RBAC 161.31 Disposições gerais

(a) As cinco curvas de ruído que compõem o PEZR devem ser calculadas por meio de programa computacional que utilize metodologia matemática apropriada para a geração de curvas, na **métrica DNL**.

- ✓ **As curvas foram validadas pela ANAC por meio da Portaria nº 148/SIA, de 21 de janeiro de 2016.**

COMPATIBILIZAÇÃO DO USO DO SOLO – RBAC 161

- 1. O estudo de compatibilização de uso do solo foi elaborado com base nos padrões da Tabela E-2 do RBAC 161 e o resultado foi inserido no PEZR que foi enviado para a ANAC;**
- 2. O PEZR foi registrado/aprovado pela ANAC, em 05 janeiro de 2017; e**
- 3. A Inframerica noticiou o GDF e o IBRAM, em 10 fevereiro 2017, encaminhando o PEZR registrado pela ANAC, onde constam identificados os usos de solo compatíveis com restrições.**

COMPATIBILIZAÇÃO USO DO SOLO – RBAC 161



- O RBAC 161 não estabelece restrições de uso do solo para áreas além das curvas de ruído de 65 dB de ruído MÉDIO dia-noite (Nível de ruído médio de um período de 24 horas, calculado segundo a metodologia Day-Night Average Sound Level- DNL).

COMPATIBILIZAÇÃO USO DO SOLO – RBAC 161

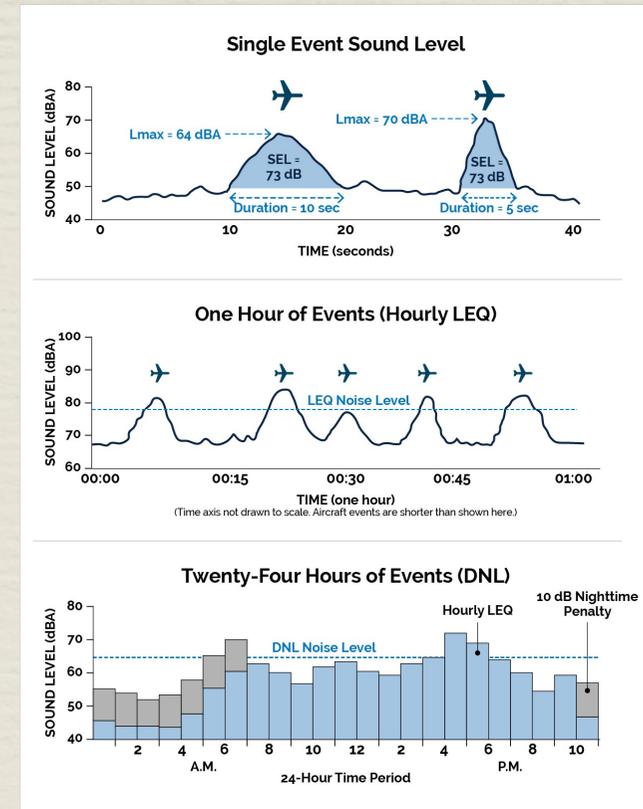
• Metodologia Day-Night Average Sound Level- DNL).

Ruído Aeronáutico é um som indesejado, gerado pelo ruído da operação de aeronaves, que depende de duas características: as sonoras (nível de pressão acústica, distribuição das frequências de banda larga, duração do ruído) e os psicossociais, ou fatores não-acústicos, que dependem da percepção do ruído pela população.

A energia sonora é medida em decibéis (dB) em uma escala logarítmica, o que significa que um evento de ruído de 70 dB tem 10 vezes mais energia do que um evento de 60 dB.

O DNL representa o acúmulo total de toda a energia sonora, mas espalhado uniformemente durante um período de 24 horas.

Ponderação adicional de 10 dBA para eventos sonoros noturnos (entre 22h e 7h) para refletir o aumento da sensibilidade humana ao ruído à noite.



COMPATIBILIZAÇÃO DO USO DO SOLO – RBAC 161



Regiões de Influência
(2014/2037)

RI's entre as DNL's 65 e 70

Park Way Quadra 25
Lago Sul Quadra 01
Park Way Quadra 14
Núcleo Bandeirante

COMPATIBILIZAÇÃO USO DO SOLO – RBAC 161

Uso do Solo	Nível de Ruído Médio dia-noite (dB)					
	< 65	65 – 70	70 – 75	75 – 80	80 - 85	> 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 (presídios, orfanatos, asilos, quartéis, mosteiros, conventos, apart-hotéis, pensões)	S	N (1)	N (1)	N (1)	N	N
Usos Públicos						
Educacional (Exemplos: Universidades, bibliotecas, faculdades, creches, escolas, colégios ou empreendimentos equivalentes)	S	N (1)	N (1)	N	N	N
Saúde (hospitais, sanatórios, clínicas, casas de saúde, centros de reabilitação ou empreendimentos equivalentes)	S	25	30	N	N	N
Igrejas, auditórios e salas de Concerto (igrejas, templos, associações religiosas, centros culturais, museus, galerias de arte, cinemas, teatros)	S	25	30	N	N	N
Serviços Governamentais (Exemplos: postos de atendimento, correios, aduanas ou empreendimentos equivalentes)	S	S	25	30	N	N
Transportes (Exemplos: Terminais rodoviários, ferroviários, aeroportuários, marítimos, de carga e passageiros)	S	S	25	30	35	35
Estacionamentos (Exemplo: edifício garagem ou empreendimentos equivalentes)	S	S	25	30	35	N

- N(1) - Quando for permitida pelos órgãos competentes a construção de residências em áreas das curvas de 65-70 dB deve ser exigida uma solução de redução de nível de ruído – RR de pelo menos 25 dB que deve ser incorporada no projeto/construção das edificações onde houver permanência prolongada de pessoas.

COMPOSIÇÃO E RESPONSABILIDADES DO MEMBROS DA CGRA

A CGRA é composta pela INFRAMERIA e por representantes técnicos indicados pelos órgãos externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico.

Os membros da CGRA devem atuar de acordo com as obrigações definidas no RBAC 161 para uma CGRA, estudando e propondo soluções e ações que visem minimizar o risco de ruído aeronáutico no entorno do Aeroporto de Brasília dentro da abrangência de responsabilidades dos órgãos envolvidos que representam.

Os membros externos à INFRAMERICA devem envidar esforços internamente nos órgãos envolvidos que pertencem, em especial, junto à alta administração, para a divulgação e a implementação eficaz das medidas mitigadoras que sejam propostas pela CGRA como fórum de deliberação técnica, mas que não possui a prerrogativa de implementar ações fiscalizatórias, regulatórias e sancionatórias.

COMPOSIÇÃO E RESPONSABILIDADES DO MEMBROS DA CGRA



Responsabilidades dos órgãos envolvidos dos membros da CGRA:

ANAC:

- Alterar a regulamentação, em especial, os RBAC 91, 153 e 161 para reduzir o impacto de ruído aeronáutico sobre as comunidades vizinhas aos aeroportos nacionais.
- Estudar, incluindo na sua Agenda Regulatória, qualquer proposta de alteração dos citados RBAC que esta CGRA possa propor em decorrência de seus estudos técnicos de análise de risco de ruído aeronáutico no entorno do Aeroporto de Brasília.

SEDUH (GDF)

- A **Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH** do Governo do Distrito Federal, conforme Decreto nº 39.610, de 1º de janeiro de 2019, tem como competência o ordenamento, uso e ocupação do solo, desta forma, tem como responsabilidade fiscalizar e garantir o uso de solo de acordo com o que preconiza o RBAC 161 em função das curvas de ruído aprovadas pela ANAC constantes do PEZR.

COMPANHIAS AÉREAS

- Cabem aos principais operadores aéreos de transporte aéreo público regular e não-regular que operam no Aeroporto de Brasília (**LATAM, GOL, AZUL, Itapemirim, Passaredo, TAP, COPA, Sideral e Modern**), através de seus pilotos, que devem ser treinados para isso, operar suas aeronaves, que de antemão sejam fabricadas com um conjunto tipo de aeronave e tipo de motores que atenda aos requisitos de ruído aeronáutico do RBAC 91, observando as orientações dos controladores de tráfego aéreo do DECEA, incluindo os procedimentos constantes das cartas de navegação aérea em vigor emitidas pelo DECEA para o aeródromo, assim como, estabelecendo e observando procedimentos operacionais próprios, através do seu manual de operações e do manual de voo do fabricante da aeronave.

COMPOSIÇÃO E RESPONSABILIDADES DO MEMBROS DA CGRA

Responsabilidades dos órgãos envolvidos dos membros da CGRA:

DECEA:

- Aprovação e revisão dos procedimentos operacionais (cartas de navegação de Chegada e Saída) para reduzir o impacto do ruído sobre as comunidades locais vizinhas aos aeroportos (CINDACTA I e DTCEA – BR);

- O **Destacamento de Controle do Espaço Aéreo: Brasília – DTCEA-BR**, que é a torre de controle do Aeroporto de Brasília, responsável pelos procedimentos de manobra, decolagem e pouso nas pistas do aeroporto e pelo sobrevoo do aeródromo) e o Órgão de Controle de Aproximação (APP) e Rota (ACC) (no caso, o **Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I)**), responsável pelos procedimentos operacionais dentro da Área de Controle Terminal de Brasília (TMA-BR)) são os responsáveis pelos procedimentos operacionais de controle de tráfego aéreo de saída e chegada, pouso e decolagem pelas duas pistas disponíveis pelo sistema de pistas do Aeroporto de Brasília e devem garantir que os procedimentos de ruído aeronáutico estabelecidos em carta devam ser observados;

- São também responsabilidades do DECEA: a elaboração das cartas de navegação (cartas de saída com o aplicável procedimento de abatimento de ruído); a definição do procedimento de abatimento de ruído (Ou por um procedimento de atenuação de ruído de partida - Noise Abatement Departure Procedure NADPs e/ou por um procedimento de abatimento de ruído do Manual de Voo do operador aéreo/aeronave operada); a definição do horário de observação do procedimento de abatimento de ruído; as permissões operacionais específicas em função do tráfego existente e a prioridade em relação a segurança operacional (APP); e a aprovação da capacidade do sistema de pista do aeródromo.

COMPOSIÇÃO E RESPONSABILIDADES DO MEMBROS DA CGRA



INFRAMERICA:

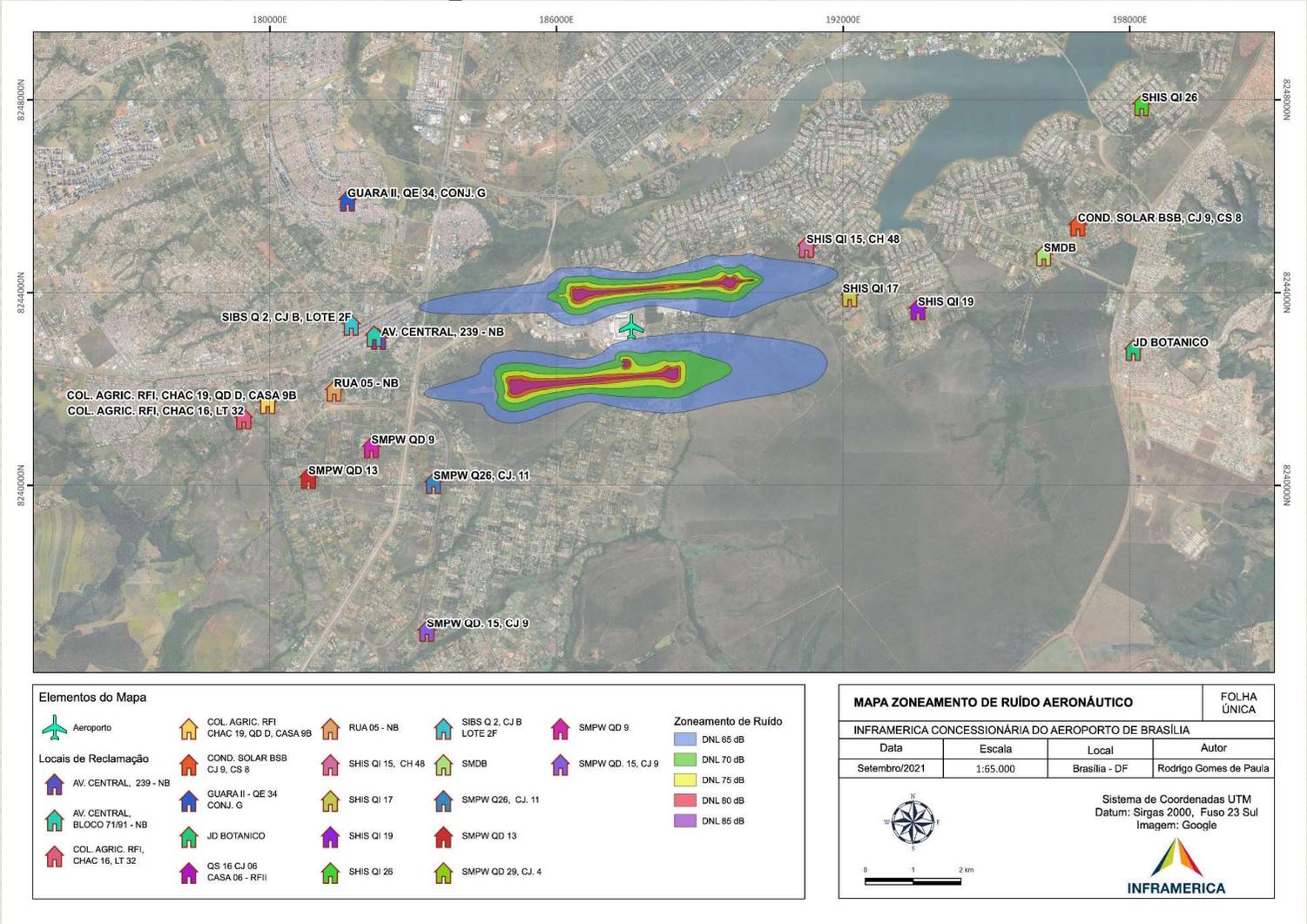
- Elaborar e submeter à aprovação o PEZR com as curvas de ruído e o estudo de compatibilidade do solo
- Monitoramento de ruído (não obrigatório pelo RBAC 161 no caso do Aeroporto de Brasília)
- Viabilizar e secretariar as reuniões semestrais da CGRA
- Elaborar mapa de reclamações (através da CGRA)
- Apresentar o mapa de reclamações para a ANAC, DECEA e GDF para que cumpram com suas responsabilidades, no que for aplicável.

COMUNICAÇÕES PERIÓDICAS

Comunicações periódicas às autoridades envolvidas e aos representantes da população afetada com o objetivo de informar e orientar sobre o PZR

- IA nº 0765/CGRA/SBBR/2020 encaminhada à ANAC
- IA encaminhadas ao DECEA
- Ouvidorias de representantes da população afetada

MAPA DE RECLAMAÇÕES



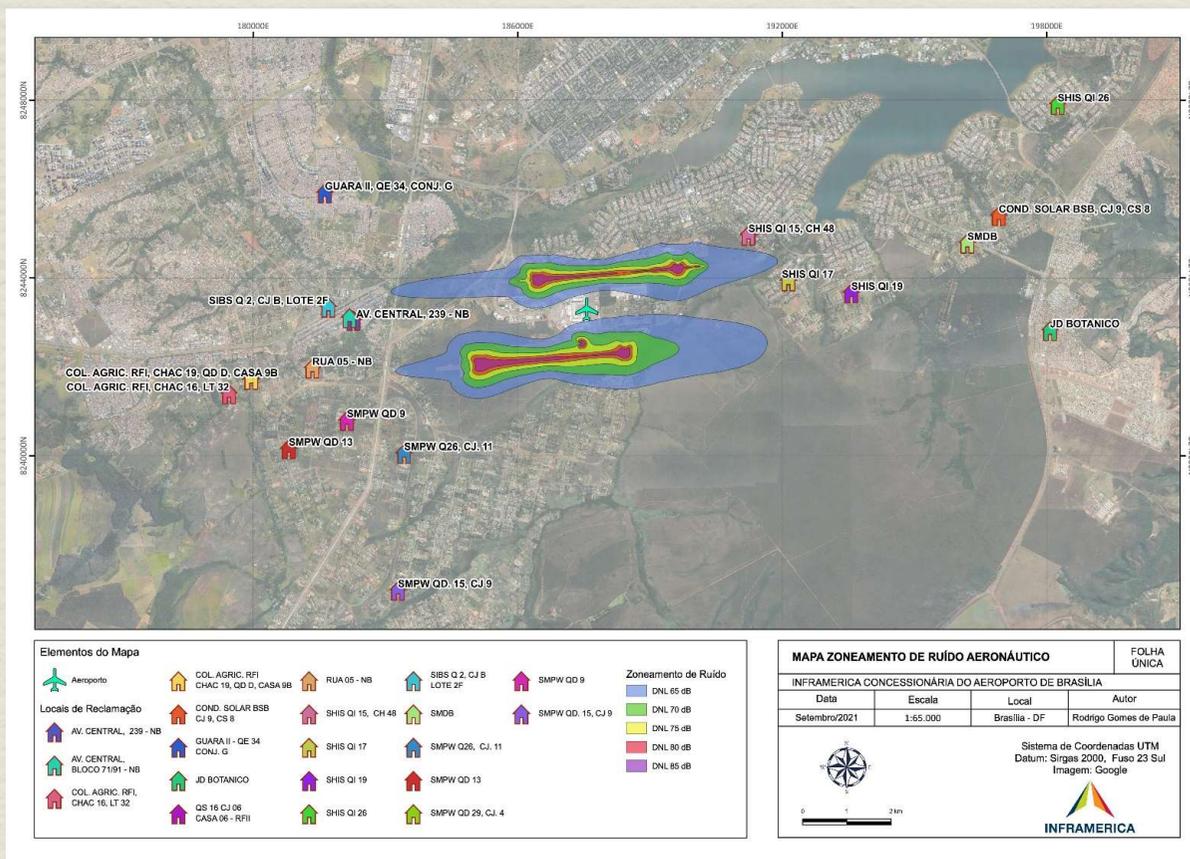
MAPA ZONEAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO FOLHA ÚNICA

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA

Data	Escala	Local	Autor
Setembro/2021	1:65.000	Brasília - DF	Rodrigo Gomes de Paula

Sistema de Coordenadas UTM
Datum: Sirgas 2000, Fuso 23 Sul
Imagem: Google

ATIVIDADES INCOMPATÍVEIS AO RUÍDO AERONÁUTICO



A INFRAMERICA não tomou conhecimento de novas atividades incompatíveis ao ruído aeronáutico de uso do solo desde a elaboração das curvas de ruído constantes do PEZR em vigor, permanecendo assim somente as áreas indicadas no referido Plano como Regiões de Influência:

RI's entre as DNL's 65 e 70

Park Way Quadra 25
Lago Sul Quadra 01
Park Way Quadra 14
Núcleo Bandeirante

SITUAÇÃO DO PEZR NO GDF

- **Informações sobre a situação do PEZR no GDF:**
 - ✓ quanto a sua incorporação pelas leis distritais;
 - ✓ quanto à compatibilidade com as atividades desenvolvidas na área do plano; e
 - ✓ quanto às ações de fiscalização.
- **Necessidade de comunicar às autoridades de controle da Administração Pública, quando identificado descumprimento ou omissão das autoridades acerca das recomendações de ocupação de uso do solo previstas no PEZR.**

1) Propostas de ação da CGRA-AIB

- **Encaminhar Carta para a SEDUH (GDF) solicitando informar quanto à incorporação do PEZR pelas leis distritais, quanto à compatibilidade com as atividades desenvolvidas na área do PEZR e quanto às ações de fiscalização que já foram realizadas.**

RELATÓRIO ANUAL DE RUÍDO AERONÁUTICO (RARA)

É responsabilidade da CGRA elaborar Relatório Anual de Ruído Aeronáutico contendo:

- (i) Estatística de reclamações recebidas;**
- (ii) Indicação do local do incômodo em mapa georreferenciado com sobreposição do PZR em vigor, nos termos do parágrafo 161.53(d)(6).**
- (iii) Principais assuntos tratados no âmbito da CGRA.**
- (iv) Informações sobre a situação do PZR nos municípios abrangidos:**

Primeiro RARA - 1º Trimestre de 2022

TRATAMENTO DAS RECLAMAÇÕES



LOCAL	RECLAMANTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	CGRA	TRATAMENTO	RESULTADO
Q17	Q17	2020	NI	NI	RESIDENCIAL	2020	Informado ao reclamante, através da Ouvidoria, que o incomodo observado no mês de julho de 2020, deveu-se a ajustes feitos pelas empresas aéreas que concentraram voos em 2 horários de pico: manhã – 07h00 às 09h00 / noite – 18h00 às 20h00 com o início do retorno gradativo a normalidade das operações pós pico de pandemia quando houve 95% de redução dos voos comerciais.	Encerrado

TRATAMENTO DAS RECLAMAÇÕES

LOCAL	RECLAMANTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	CGRA	TRATAMENTO	RESULTADO
Q19	Q19	2020	NI	NI	RESIDENCIAL	2020	Informado ao reclamante, através da Ouvidoria, que o incomodo observado no período da madrugada com o sobrevoo de aviões no início de 2020, deveu-se a um aumento sazonal de operações noturnas, conforme resposta do DECEA apresentada devido à consulta da Inframerica.	Encerrado

TRATAMENTO DAS RECLAMAÇÕES

LOCAL	RECLAMANTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	CGRA	TRATAMENTO	RESULTADO
QI 26 Lago Sul	QI 26 Lago Sul	2021	NI	NI	RESIDENCIAL	2021	Reclamação em janeiro de 2021 da Preserva, uma associação de moradores que representa 300 famílias da SHIS (Qi e Ql)26 do Lago Sul. Feita consulta ao CINDACTA I que ressaltou: 1) As aeronaves passam na QI 26 acima dos 5000ft. 2) Sugeriu o aval do DECEA para a participação do ICA e CGNA na CGRA-AIB. 3) Houve alteração de procedimento para curva à esquerda após a decolagem que passou a incomodar os moradores das QI 25, 26 e 28 e atenuou o ruído da QI 17, origem de reclamações anteriores.	Aberto

TRATAMENTO DAS RECLAMAÇÕES



LOCAL	RECLAMANTE	ANO	HORÁRIO	TIPO DE AERONAVE	TIPO DE USO DO SOLO	CGRA	TRATAMENTO	RESULTADO
QI17 E SMBD 1, 2 E 3	ASSOCIAÇÃO DE MORADORES DA QI17 E SMBD 1, 2 E 3	2020	NI	NI	RESIDENCIAL	2020	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 sobrevoos de menor densidade habitacional	Em andamento

TRATAMENTO DAS RECLAMAÇÕES

Estudo para alterar Cartas de Saída para estabelecer ICAO NAPD 1, procedimento de abatimento de ruído por 24h, por proposta da ASSOCIAÇÃO DE MORADORES DA QI17 E SMBD 1, 2 E 3

1) Emitida **IA nº 0765/CGRA/SBBR/2020 encaminhada à ANAC** propondo que fosse estabelecido um Grupo de Trabalho (GT) multidisciplinar envolvendo representantes da ANAC, da Inframerica, do SISCEAB (incluindo o Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA), o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) e o Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I)), e todos os operadores aéreos de aviação comercial que operam no Aeroporto de Brasília, para estudar a viabilidade de que sejam alteradas as cartas de saída deste Aeródromo para que seja mandatório o procedimento de OACI NADP1 (estabelecido para áreas sensíveis próximas ao aeródromo, conforme OACI Doc 8168, Vol. 1, Parte 1, Seção 7, Cap. 3) durante as vinte e quatro horas do dia (H24) e para que sejam propostas e adotadas de imediato medidas adicionais que possam, de forma eficaz e urgente, atenuar o impacto atual do ruído aeronáutico que vem sendo observado pelos moradores do entorno do Aeroporto de Brasília.

TRATAMENTO DAS RECLAMAÇÕES

Estudo para alterar Cartas de Saída para estabelecer ICAO NAPD 1, procedimento de abatimento de ruído por 24h, por proposta da ASSOCIAÇÃO DE MORADORES DA QI17 E SMBD 1, 2 E 3

2) Resposta da ANAC (Ofício nº 12/2021/GTPI/GCOP/SIA-ANAC) às propostas feitas pela CGRA, através da IA nº 0765/CGRA/SBBR/2020.

a) A ANAC negou a proposta de GT multidisciplinar, em semelhança ao que foi estabelecido em 2018, por considerar que o fórum adequado para tratamento da questão é a própria Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico - CGRA do SBBR;

b) A ANAC esclareceu, pelo Parecer no 7/2021/GTPI/GCOP/SIA, que das discussões que ocorreram no ano de 2018 sobre modificação das cartas de saída dos aeródromos brasileiros, nas quais a ANAC participou, há a manifestação dos participantes (IATA e ABEAR) de que **a permanência das alterações feitas ficaria sujeita ao monitoramento das reclamações da população do entorno;**

c) Observou que, considerando a situação, o Plano Específico de Zoneamento de Ruído - PEZR do SBBR poderia estar desatualizado.

TRATAMENTO DAS RECLAMAÇÕES

Estudo para alterar Cartas de Saída para estabelecer ICAO NAPD 1, procedimento de abatimento de ruído por 24h, por proposta da ASSOCIAÇÃO DE MORADORES DA QI17 E SMBD 1, 2 E 3

Próximas ações propostas pela CGRA.

a) Encaminhar Cartas aos antigos participantes do Grupo de Trabalho de 2018, em especial, à IATA, à ABEAR e às Diretorias de Operações da LATAM e GOL, que alteraram as cartas de saída do SBBR, para que tomem conhecimento das reclamações da comunidade do entorno quanto à ruído aeronáutico, como havia sido acordado por eles à época da decisão, e para que estudem e retornem com parecer à CGRA em 90 dias sobre a proposta da ASSOCIAÇÃO DE MORADORES DA QI17 E SMBD 1, 2 E 3 para estabelecer ICAO NAPD 1 por 24h no SBBR.

Obs: A Inframerica/ CGRA não foi convidada a participar daquele grupo de trabalho em 2018, nem tomou conhecimento de que a decisão de modificar as cartas de saída teria ficado condicionada ao monitoramento do ruído no entorno do Aeroporto após alteração.

OUTROS TEMAS

A Inframerica verificou, por notícia vinculada em 10/02/21 pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do GDF, que foi emitida Portaria autorizando novas construções em Samambaia, Riacho Fundo, Taguatinga e outras regiões administrativas, que antes estavam impedidas por estarem situadas na rota de aproximação e decolagem do Aeroporto Internacional de Brasília

18/01/21 às 14h04 - Atualizado em 10/02/21 às 17h17

Portaria restabelece autorização para novas construções na rota do aeroporto

COMPARTILHAR

Facebook

Twitter

Medida viabiliza aprovação de projetos, principalmente em regiões como Samambaia

LEANDRO CIPRIANO



Portaria viabiliza a autorização de novos empreendimentos - Foto: Tony Winston/Agência Brasília

Boas notícias para aqueles que querem edificar em Samambaia, Riacho Fundo, Taguatinga e outras regiões administrativas. Lotes que tiveram novas construções impedidas por estarem situados na rota de aproximação e decolagem do Aeroporto Internacional de Brasília, principalmente em Samambaia, poderão voltar a ter projetos aprovados. Tudo graças a um requerimento de interesse público enviado pelo Governo do Distrito Federal (GDF) ao Comando da Aeronáutica.

“Boas notícias para aqueles que querem edificar em Samambaia, Riacho Fundo, Taguatinga e outras regiões administrativas. Lotes que tiveram novas construções impedidas por estarem situados na rota de aproximação e decolagem do Aeroporto Internacional de Brasília, principalmente em Samambaia, poderão voltar a ter projetos aprovados. Tudo graças a um requerimento de interesse público enviado pelo Governo do Distrito Federal (GDF) ao Comando da Aeronáutica.”

OUTROS TEMAS

A Inframerica verificou, por notícia vinculada em 10/02/21 pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do GDF, que foi emitida Portaria autorizando novas construções em Samambaia, Riacho Fundo, Taguatinga e outras regiões administrativas, que antes estavam impedidas por estarem situadas na rota de aproximação e decolagem do Aeroporto Internacional de Brasília

1) Proposta de ação da CGRA

Como cabe à CGRA comunicar as autoridades de controle da Administração Pública, quando identificado descumprimento ou omissão das autoridades acerca das recomendações de ocupação de uso do solo previstas no PZR, apesar que, a princípio, as regiões em questão estão fora das curvas de ruído, não configurando um possível uso incompatível do solo de acordo com o PEZR aprovado, propõe-se encaminhar Carta da CGRA à Seduh do GDF alertando que a autorização de construções situadas na rota de aproximação e decolagem do Aeroporto Internacional de Brasília além de, sem dúvidas, observarem os requisitos mínimos de segurança operacional quanto a obstáculos às operações aéreas, devem também levar em consideração futuros incômodos e reclamações naturais quanto à ruído aeronáutico quando se vive sob a rota de uma aeronave, mesmo que os parâmetros de ruído no local estejam acima dos mínimos que levariam a incompatibilidade de uso do solo, conforme os requisitos do RBAC 161.

