



VOTO

PROCESSO: 00058.102245/2024-91

INTERESSADO: TGSJ EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS S.A.

RELATOR: MARIANA OLIVIERI CAIXETA ALTOÉ

1. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, em seu art. 8º, inciso XXVI, estabelece a competência da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para homologar, registrar e cadastrar aeródromos.

1.2. Por sua vez, o Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, estabelece como competência da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) a inclusão, alteração ou exclusão de dados e informações de aeródromos públicos e privados no cadastro da Agência (art. 33, X).

1.3. Adicionalmente, o Regimento Interno define que compete à Diretoria da ANAC, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência (Art. 9º).

1.4. Pelo exposto, restam atendidos os requisitos de competência quanto à análise e deliberação do caso em tela.

2. DA ANÁLISE

2.1. Conforme descrito no Relatório de Diretoria 11584430, o processo tem início com requerimento apresentado pela empresa TGSJ Empreendimentos Imobiliários S.A. (SEI 10873699), no qual a interessada alega a existência de conflito entre a existência do heliponto Barra Green (Código OACI: SBDG, CIAD: RJ0030) e a legislação do município do Rio de Janeiro, quanto ao potencial construtivo nas áreas vizinhas ao heliponto.

2.2. O alegado conflito foi identificado quando a interessada submeteu as plantas de empreendimento, para o qual obteve alvará de construção do Município, à análise de objeto projetado no espaço aéreo do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), conforme determinado nas Instruções do Comando da Aeronáutica ICA 11-3 e ICA 11-408.

2.3. Em 14/10/2024, o DECEA deliberou desfavoravelmente à implantação do empreendimento, pois, ao comparar o projeto da TGSJ com o Plano Básico de Zona de Proteção do Heliponto (PBZPH), identificou que 4 das 9 torres previstas para o empreendimento possuem altura que provocariam interferência em uma das duas superfícies de aproximação do heliponto Barra Green (SEI 10873705, págs. 52 e 53). A TGSJ destaca no documento encaminhado à ANAC que, em 2015, houve uma alteração cadastral que mudou os rumos de aproximação de forma que um deles ficou direcionado para a praia e localizado exatamente em cima do terreno da interessada.

2.4. Diante da situação, a TGSJ decidiu apresentar requerimento à ANAC, com base no disposto no art. 8º, I, "b", da Resolução nº 736, de 9 de fevereiro de 2024, que dispõe sobre a constituição do operador de aeródromo, a utilização de aeródromos civis e o cadastro junto à ANAC. Esse dispositivo prevê que a ANAC poderá promover a exclusão dos dados do cadastro de ofício, quando, no caso de aeródromo privado, forem verificados conflitos com normas municipais, distritais, estaduais ou federais.

2.5. A interessada, então, solicitou à Agência que oficiasse o proprietário do heliponto Barra Green para que promovesse a regularização dos respectivos cadastros, registros e autorizações do heliponto junto aos órgãos competentes, de forma a eliminar os supostos conflitos existentes com a legislação vigente do Município do Rio de Janeiro. Ainda, a TGSJ pediu que, caso o proprietário do heliponto não realizasse as adequações, a ANAC excluísse o heliponto do cadastro de aeródromos.

2.6. Devido ao contexto descrito no requerimento recebido, a Gerência de Certificação e Segurança Operacional da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (GCOP/SIA) solicitou, por ofício, informações à GD Empreendimentos, operador do heliponto Barra Green (Ofício nº 1145/2024/CADASTRO-

SIA/GTPI/GCOP/SIA-ANAC, SEI 10948739), à Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro (Ofício nº 1147/2024/CADASTRO-SIA/GTPI/GCOP/SIA-ANAC, SEI 10948739) e ao DECEA (Ofício nº 1148/2024/CADASTRO-SIA/GTPI/GCOP/SIA-ANAC, SEI 10949343).

2.7. O operador do heliponto, em sua resposta à GCOP/SIA (SEI 11049213), fez as seguintes alegações:

- que a TGSJ já sabia da existência do heliponto Barra Green antes de adquirir o terreno, mas que esta não queria se submeter às limitações que a lei impõe para novas construções que se situem em regiões vizinhas a aeródromos.
- que quando é feito um pedido de licença de novas construções, é preciso que estas se adaptem à zona de proteção dos aeródromos que lhe são preexistentes, e não o contrário.
- que a alteração dos rumos de aproximação e decolagem ocorrida em 2015 se deu por iniciativa das autoridades aeronáuticas, e não da GD Empreendimentos.
- que, de acordo com os dispositivos do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) que definem as restrições impostas pelas zonas de proteção de aeródromos, nenhuma lei, decreto ou outro ato municipal pode interferir com a segurança dos aeródromos.
- que, de acordo com o item 3.2.14.4 da ICA 63-19, seria vedada a construção de nova edificação ou outro objeto, quando este causar efeito adverso na superfície de aproximação de aeródromo vizinho.

2.8. Por sua vez, o DECEA teceu as seguintes considerações para a GCOP/SIA (SEI 11036175):

- que as zonas de proteção de helipontos são definidas em conformidade com os parâmetros estabelecidos em legislação específica e considerando os rumos de aproximação e de decolagem determinados pelo operador do heliponto;
- que os rumos de aproximação e de decolagem são definidos com base em critérios técnicos, incluindo os obstáculos no entorno, e que cabe ao operador, em virtude da sua expertise, determinar tais diretrizes. Assim, não competiria ao Comando da Aeronáutica (COMAER) questionar as decisões técnicas relacionadas a esses rumos.
- que a deliberação desfavorável do pedido da TGSJ foi devida à interferência do empreendimento pretendido com o PBZPH do heliponto Barra Green.
- que compete à Administração Municipal compatibilizar o zoneamento do uso do solo com as restrições impostas pelas zonas de proteção, conforme disposto no art. 44, §4º, do CBA.
- que cabe à Administração Municipal incorporar as limitações do PBZPH no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do município.

2.9. Já a Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro apontou em sua resposta (SEI 11076549):

- que encaminhou ofício ao Centro Regional de Controle do Espaço Aéreo Sudeste (CRCEA-SE), no qual informou sobre a possibilidade de conflito do PBZPH do heliponto Barra Green com a Lei Complementar nº 270/2024, que dispõe sobre a Política Urbana e Ambiental do Município e institui a revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro.
- que a Manifestação Técnica PG/PADM/URB/052/2023/LRDM - da Procuradoria de Patrimônio, Urbanismo e Meio Ambiente do Município do Rio de Janeiro - esclarece que a construção de heliponto de interesse exclusivamente privado e o respectivo plano de voo, precisam resguardar os direitos dos vizinhos, em especial o direito de construir e habitar em segurança e protegido contra a poluição sonora, bem como precisam respeitar a proteção do meio ambiente natural.

2.10. Importante também destacar as considerações feitas pelo CRCEA-SE à Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, conforme documento encaminhado pelo DECEA à ANAC (SEI 11146615). Além de apresentar os mesmos argumentos que já haviam sido trazidos pelo DECEA à ANAC, o CRCEA-SE comunicou à Prefeitura Municipal que “caso haja norma que impeça a operação do heliponto, tal restrição deverá ser comunicada à ANAC, entidade a qual cabe a realização do cadastro e a fiscalização de aeródromos civis no país. Assim, caso o heliponto seja excluído do cadastro da ANAC, o COMAER providenciará a revogação do PBZPH do heliponto, de modo que suas restrições deixarão de existir.”

2.11. Após analisar todas as informações recebidas, a GCOP/SIA verificou que há a possibilidade de compatibilização entre o PBZPH e a operação do heliponto Barra Green, com a preservação dos parâmetros urbanísticos vigentes para a região, a partir do ajuste da superfície de aproximação envolvida na discussão. Assim, a área técnica concluiu que não seria possível cogitar a exclusão do heliponto do cadastro e, portanto,

não caberia ação sob competência da ANAC em relação ao requerimento recebido. A GCOP/SIA encaminhou o resultado de sua análise à TGSJ por meio do Ofício nº 4/2025/GCOP/SIA-ANAC (SEI 11219231).

2.12. Inconformada com a decisão da área técnica, a interessada apresentou recurso à GCOP/SIA, com pedido de reconsideração (SEI 11234730), no qual foram reiterados os argumentos apresentados no requerimento inicial. Adicionalmente, alegou que a Resolução nº 736, de 2024, não faz distinção entre conflitos parciais e totais, entre um aeródromo privado e as normas do município no qual está inserido, para que a ANAC promova a exclusão dessa infraestrutura do cadastro.

2.13. Tanto a GCOP/SIA, na análise do pedido de reconsideração, quanto o superintendente da SIA, na apreciação do recurso, mantiveram o posicionamento de não excluir o heliponto do cadastro de aeródromos (Despacho GCOP 11253965 e Ofício nº 32/2025/SIA-ANAC, SEI 11319151, respectivamente).

2.14. A interessada, então, apresentou recurso à Diretoria (11415606), no qual aduziu que a SIA cometeu inconsistências processuais e de manifestação técnica ao longo da construção do processo. Adicionalmente, apresentou ofício do DECEA encaminhado em resposta a questionamento da TGSJ (SEI 11415607), no qual a consultoria jurídica daquele órgão manifestou que: *"quanto à exclusão da Superfície de Aproximação 36 e Decolagem 18 do Plano Básico de Zona de Proteção do heliponto SDBG, tendo em vista a legalidade daquele heliponto, essa exclusão só poderá ser feita mediante alteração cadastral, apresentada ao Centro Regional de Controle do Espaço Aéreo Sudeste (CRCEA-SE), por meio do Sistema de aeródromo do COMAER - SYSAGA, por parte do operador do heliponto ou seu representante legal"*.

2.15. Com base nessa resposta do DECEA, a interessada reitera seu entendimento inicial de que a ANAC deve promover a exclusão do heliponto do cadastro de aeródromos, caso o operador não regularize a situação.

2.16. Posteriormente à distribuição do processo para relatoria por esta Diretoria, a interessada encaminhou manifestação adicional (SEI 11496291), na qual alega que o pleito da TGSJ é congruente com o entendimento adotado pelo DECEA perante a ANAC quanto à possibilidade de exclusão do cadastro de aeródromos privados em situações de conflito com normas urbanísticas ou ambientais locais. Para embasar a sua argumentação, encaminha como anexo à sua manifestação diversos documentos do DECEA relacionados a análises de pedidos de cadastro de aeródromos privados, nos quais aquele órgão faz a seguinte observação em deliberações favoráveis ao cadastro da infraestrutura:

3. No requerimento do processo, o Operador declarou que:

(...)

d) Tem ciência de que a operação no aeródromo poderá sofrer restrições ou ter sua inscrição no cadastro de aeródromos cancelada caso venham a ser implantadas edificações ou outras estruturas que interfiram com as superfícies limitadoras de obstáculos.

4. Em razão disso, o município impactado poderá pleitear perante a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) a exclusão cadastral do aeródromo/heliponto, com base no Art. 8º da Resolução nº 736, de 9 de fevereiro de 2024.

2.17. Ressalta-se que, antes de definir o posicionamento a ser levado à deliberação do colegiado, esta Diretoria buscou contato com a Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, com o objetivo de esclarecer, com o apoio da SIA, as competências do operador do aeródromo, do município, da ANAC e do DECEA no planejamento e uso do solo no entorno de aeródromos, bem como de entender como aquela entidade avalia a situação entre o PBZPH do heliponto Barra Green e o empreendimento da TGSJ.

2.18. Na oportunidade, o representante da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro falou sobre a visão de progressão do município e sobre o cuidado que este tem tido com o uso do solo no entorno de aeródromos em seu planejamento. Também foi questionado pelo município, e respondido pela ANAC, como poderia ser realizado o ajuste de um PBZPH de aeródromo privado para compatibilizá-lo com as regras municipais que definem o potencial construtivo da localidade, visto que outros terrenos do município têm o potencial de se enquadrarem no mesmo tipo de situação que está sendo discutido no presente processo. O registro da reunião foi discutido pelos participantes ao final do encontro e foi anexado ao presente processo (SEI 11656266).

2.19. É importante destacar que cabe aos municípios a ordenação, a gestão e o controle de seus planos de zoneamento urbano, cabendo, ainda, a eles a melhor gestão territorial para o uso de aeródromos privados, semelhantes ao caso aqui em tela, e para o desenvolvimento e crescimento sustentável das cidades.

2.20. Diante de todas as informações constantes do processo, entende-se que a SIA decidiu corretamente por não excluir, de imediato, o heliponto Barra Green do cadastro de aeródromos. Conforme apontado pela área técnica, e considerando as competências desta Agência, a exclusão cadastral seria medida

excessiva, visto que eventual ajuste do PBZPH pode permitir a convivência harmônica entre o heliponto e o empreendimento pretendido pela TGSJ.

3. DO VOTO

3.1. Assim sendo, ante todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, **VOTO PELO CONHECIMENTO DO RECURSO** interposto pela TGSJ Empreendimentos Imobiliários S.A. e, no mérito, **PELA MANUTENÇÃO** da decisão tomada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária quanto à não exclusão cadastral do heliponto de uso privativo Barra Green (Código OACI: SBDG, CIAD: RJ0030).

3.2. Adicionalmente, determino que a SIA notifique a Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro sobre o resultado da presente deliberação.

É como voto.

MARIANA OLIVIERI CAIXETA ALTOÉ

Diretora



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Olivieri Caixeta Altoé, Diretora**, em 11/06/2025, às 09:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **11590732** e o código CRC **7593585C**.