

## PROPOSTA DE EDIÇÃO DE INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR Nº 161-053, REVISÃO A (IS Nº 161-053A) – ABORDAGEM EQUILIBRADA AO GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO

### 1. APRESENTAÇÃO

A presente justificativa expõe as razões que motivaram a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária a propor a edição da Instrução Suplementar (IS) nº **161-053A**, intitulada de “**Abordagem Equilibrada ao Gerenciamento de Ruído Aeronáutico**”. Essa Instrução Suplementar visa esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisitos atinentes gerenciamento do ruído aeronáutico.

#### 1.1. Exposição técnica

O desenvolvimento da referida IS foi pautada em documentos e normas da OACI, notadamente, os critérios e requisitos basearam-se, especialmente, com as devidas adaptações, nas seguintes normas:

- *Anexo 16, Volume I - Aircraft Noise (8ª Edição, 2017); e*
- *DOC 9826 – Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management (2ª Edição, 2008)*

O detalhamento técnico e a fundamentação da IS proposta constam na Nota Técnica nº 12/2022/GTNO-SIA/GNAD/SIA (7999316), anexa ao processo normativo nº 00058.071319/2022-78.

#### 1.2. Contexto

No âmbito da edição do Programa Universal de Auditoria do Sistema de Vigilância da Segurança Operacional (*Universal Safety Oversight Audit Programme – USOAP*) da OACI, foi previsto requisito relativo ao gerenciamento de conflitos entre o uso do solo ou requerimentos ambientais e autoridades da aviação para assegurar que a segurança da aviação não foi comprometida.

Diante disso, com o objetivo de implementar satisfatoriamente os padrões e práticas recomendadas pela auditoria da OACI, foi proposto Programa de Ações Corretivas (PAC) com o objetivo de incorporar diretrizes para Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico pela ANAC.

Dessa forma, objetivando esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisitos atinentes ao gerenciamento de ruído para assegurar a segurança operacional dos aeroportos, a SIA elaborou a proposta de IS nº 161-053 atinente à abordagem equilibrada do gerenciamento do ruído aeronáutico.

### 2. DA MOTIVAÇÃO

A motivação para edição da IS nº 161-053 decorre, essencialmente, da necessidade de esclarecer os requisitos de gerenciamento do ruído aeronáutico conforme padrões e recomendações internacionais de abordagem equilibrada de resolução de conflitos sobre o tema.

A IS proposta, como já colocado, pautou-se em documentos e normas da OACI. Todavia, não é possível simplesmente incorporar integralmente tais soluções à regulação nacional, visto que os Estados possuem características e organizações peculiares, de modo que a resposta dada a determinado problema por um país não necessariamente surtirá os mesmos efeitos em outro, razão pela qual se incorporam as soluções observando-se os requisitos estabelecidos na regulamentação pátria.

As referências mencionadas foram adotadas por conterem diretrizes que são internacionalmente reconhecidas como boas práticas e por se aproximarem da realidade dos aeródromos brasileiros e do que a SIA considera adequado para a segurança operacional das operações aeroportuárias.

Entende-se ainda, que o presente projeto normativo encontra-se alinhado com o Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC, disponível em: [https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/seguranca-operacional/gerenciamento-da-seguranca-operacional/arquivos/psoe\\_anac.pdf](https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/seguranca-operacional/gerenciamento-da-seguranca-operacional/arquivos/psoe_anac.pdf)), que é parte integrante do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR), em especial as disposições do art. 5º e do art. 24º.

Além disso, está alinhado também com o Plano Estratégico 2020/2026 da ANAC (disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/planejamento-estrategico>), sendo que dos 13 objetivos estratégicos (OE) estabelecidos no plano, este projeto normativo está alinhado destacadamente com o OE 8, a saber:

- OE8 - Intensificar a atuação internacional para o alinhamento de normas e melhores práticas do setor.

Portanto, a elaboração desta Instrução Suplementar procurou alinhar o arcabouço normativo da Agência com os padrões adotados pelas organizações internacionais, levando sempre em consideração a realidade e a experiência dos aeroportos brasileiros.

Ainda que os agentes do setor possam adotar meios de cumprimento alternativos, com base em análise de risco a ser aprovada por esta Agência, a edição da referida Instrução Suplementar caminha no sentido de unificar a interpretação e a forma de aplicação dos requisitos relacionados ao tema, dentro dos limites estabelecidos pelo RBAC e pelos padrões internacionais.

## 2.1. Edição da IS 161-053A

A adoção da IS como instrumento normativo adotado pela SIA, visando esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC, fundamenta-se no art. 14º da Resolução ANAC nº 30, de 21 de maio de 2008.

Nesse cenário, a IS presta-se para indicar formas de cumprimento de requisitos previstos em RBAC estabelecidas como aceitas pela ANAC, sendo necessária a compatibilidade do dispositivo face às regras previstas no regulamento.

Caso não seja adotado o procedimento previsto em IS, caberá à Agência avaliar se o procedimento adotado atende aos objetivos da IS (cenário em que a IS será a baliza da verificação) ou se o procedimento garante nível de segurança equivalente ou superior ao estabelecido no RBAC (hipótese em que a IS não servirá de baliza para a análise, cabendo a avaliação puramente em relação ao conteúdo dos requisitos estabelecidos no RBAC).

Considerando o cenário descrito, constata-se que a IS não deverá ser adotada para os casos em que não haja meio alternativo de cumprimento, de modo que do regulado será exigida a fiel adoção de um procedimento específico. Para tais casos, mostra-se necessário que o requisito estabelecido no RBAC seja por si suficiente para a completa especificação do procedimento almejado pela Agência ou que o procedimento específico seja definido em ato normativo acessório, de caráter vinculante, a exemplo de portaria do Superintendente que fixe meios específicos de ação.

No caso da proposta em tela, objetiva-se prover orientações acerca da aplicação dos requisitos atinentes ao gerenciamento de ruído, incluindo as formas de gerenciamento de conflitos decorrentes do ruído.

Do exposto, considerando a natureza da instrução suplementar, constata-se que suas disposições possuem natureza de orientação quanto à forma preferencial de cumprimento do regulamento pelos agentes regulados, o que demonstra ser o instrumento adequado para disciplinar a matéria ora abordada.

## 2.2. Designação da Instrução Suplementar

A numeração das Instruções Suplementares é realizada conforme o dispositivo do normativo que trata do procedimento a ser descrito na IS, e de acordo com as diretrizes estabelecidas nos arts. 15º e 4º da resolução ANAC nº 30/2008.

Como o tema da IS proposta é aplicável a dispositivos do RBAC nº 161, quais sejam 161.53 e 161.55, que possuem continuidade entre si, e que a norma terá por objetivo esclarecer, detalhar e orientar a aplicação dos requisitos atinentes ao gerenciamento do ruído aeronáutico opta-se pela numeração 161.053, intitulado de “Abordagem Equilibrada ao Gerenciamento de Ruído Aeronáutico”.

## 3. CONSULTA SETORIAL

### 3.1. Convite

A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de Consulta Setorial, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações, a respeito da proposta ora apresentada.

As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-setoriais/consultas-em-andamento>.

Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta Consulta Setorial serão devidamente analisados pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA e respondidos por meio de Relatório de Análise de Contribuições. Salienta-se que o texto final da nova regra poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos.

### 3.2. Prazo para contribuições

Os comentários referentes a esta Consulta Setorial devem ser enviados no **prazo de 45 (quarenta e cinco) dias corridos** a contar da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

### 3.3. Contato

Para informações adicionais a respeito desta Consulta Setorial, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC  
Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA  
Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas – GNAD  
Gerência Técnica de Normas – GTNO  
Setor Comercial Sul | Quadra 09 | Lote C | Ed. Parque Cidade Corporate – Torre A  
CEP 70308-200 | Brasília/DF – Brasil  
E-mail: [gtno.gnad.sia@anac.gov.br](mailto:gtno.gnad.sia@anac.gov.br)

**TABELA JUSTIFICATIVA – IS DE ABORDAGEM EQUILIBRADA AO GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO**

**1. Generalidades**

<b>Requisito RBAC nº 161</b>	<b>Alternativa</b>	<b>Proposta</b>	<b>Fonte/Justificativa</b>
161.53(a)	Orientação	6.1.10 parágrafo 161.53(a) do RBAC nº 161 determina que o operador de aeródromo que tiver média anual de movimento de aeronaves dos últimos 3 (três) anos superior a 7.000 (sete mil) deve instituir uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico - CGRA para discutir a elaboração, atualização e implementação do Plano de Zoneamento de Ruído de Aeródromo – PZR.	RBAC nº 161 - item 161.53(a)
161.53 (b)	Orientação	6.1.2 Estabelece o parágrafo 161.53 (b) do RBAC nº 161 que a CGRA será composta por funcionários do aeródromo e deverá convidar membros e órgãos externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico, sendo suas reuniões realizadas com os presentes.	RBAC nº 161 - item 161.53(b)
161.53(b)	Forma de cumprimento	6.1.3 [FC 161.53(b)] A instituição da CGRA deverá ser feita por ato formal da administração do aeroporto, devendo o administrador do aeroporto indicar seu coordenador, que deverá ser um funcionário do aeródromo. O documento deverá ser arquivado no aeroporto e apresentado à ANAC quando for solicitado em inspeções.	Caderno de Boas Práticas – Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA) – Item 4
161.53(d)(1)	Forma de cumprimento	6.1.4 [FC 161.53(b)] Deverão ser convidados para participar e/ou compor a CGRA todos os órgãos, empresas, associações e entidades envolvidas na temática e que possam contribuir para a construção de soluções e decisões.	Caderno de Boas Práticas – Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA) – Item 4
161.53(d)(1)	Orientação	6.1.5 Como instrumento reconhecido internacionalmente para elaboração e implementação do PZR, a Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico tem como objetivo tratar os problemas de ruído aeronáutico nos aeroportos onde ocorrem de modo sustentável, observando seus aspectos ambiental, econômico e social, e resguardada a segurança operacional do aeroporto.	OACI, Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management – Item 1.2.1
161.53(d)(1)	Orientação	6.1.6 [FC 161.53(b)] Os elementos compreendidos na Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico são: a) redução de ruído na fonte; b) planejamento e fiscalização de uso do solo; c) procedimentos de mitigação operacional de ruído; e d) restrições operacionais.	OACI, Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management – Item 1.2.2
161.53(d)(1)	Recomendação	[Recomendação] Para melhor organização e produtividade das atividades da CGRA, deve-se realizar reuniões com uma pauta previamente estabelecida, com o objetivo de solucionar os problemas levantados, sendo recomendado que sejam observadas as seguintes etapas: a) levantamento de informações e/ou reclamações; b) construção de alternativas junto aos órgãos competentes; e c) análise e deliberação de alternativas com os interessados.	Caderno de Boas Práticas – Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA) – Item 6

**2. Levantamento de Informações e/ou Reclamações**

Requisito RBAC nº 154	Alternativa	Proposta	Fonte/Justificativa
161.53(d)(5)(6)	Orientação	6.2.1 De acordo com o parágrafo 161.53(d) do RBAC nº 161, cabe à CGRA o levantamento das informações e reclamações, e a elaboração de mapa da região do aeródromo contendo as informações e reclamações relacionadas ao ruído aeronáutico percebido pela população afetada.	RBAC nº 161 - item 161.53(d)
161.53(f)(g)	Orientação	<p>6.2.2 O parágrafo 161.53(d) do RBAC nº 161 prevê como competências da CGRA a realização das seguintes atividades:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação, medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno de seu aeródromo sempre que identificar atividades incompatíveis com o nível de ruído previsto no PZR.</li> <li>(2) Realizar comunicações periódicas às autoridades envolvidas e aos representantes da população afetada com o objetivo de informar e orientar sobre o PZR.</li> <li>(3) Disponibilizar canais de comunicação para manifestação da população afetada acerca de ruído aeronáutico, visando identificar os locais mais críticos, além de embasar as ações para mitigação do problema.</li> <li>(4) Dar tratamento a toda reclamação referente a ruído aeronáutico decorrente das operações do aeroporto, promovendo análise da pertinência da questão quanto ao ruído aeronáutico e promovendo fórum de discussão entre as partes envolvidas visando mitigar o incômodo.</li> <li>(5) Compilar as reclamações sobre ruído de forma parametrizada contendo, sempre que possível, o horário da percepção do incômodo, local, tipo de aeronave e tipo de uso do solo ou atividade, informadas pelo manifestante.</li> <li>(6) Elaborar um mapa da região do aeródromo, baseado nas informações e reclamações recebidas, indicando as atividades incompatíveis ao ruído aeronáutico. <ol style="list-style-type: none"> <li>(i) O mapa deve ser utilizado para escolha de pontos de monitoramento de ruído, conforme o estabelecido na seção 161.55, e de locais para implementação de medidas mitigadoras específicas, de acordo com as responsabilidades e obrigações atribuídas a cada agente envolvido.</li> </ol> </li> <li>(7) Elaborar e acompanhar o projeto de monitoramento de ruído, quando couber, conforme o estabelecido na seção 161.55.</li> <li>(8) Elaborar, até o fim do 1º trimestre do ano seguinte, Relatório Anual de Ruído Aeronáutico informando sobre todas as ações tomadas e assuntos tratados pela CGRA ao longo do ano, contendo: <ol style="list-style-type: none"> <li>(i) Estatística de reclamações recebidas;</li> <li>(ii) Indicação do local do incômodo em mapa georreferenciado com sobreposição do PZR em vigor, nos termos do parágrafo 161.53(d)(6).</li> <li>(iii) Principais assuntos tratados no âmbito da CGRA.</li> <li>(iv) Informações sobre a situação do PZR nos municípios abrangidos: <ol style="list-style-type: none"> <li>(A) quanto a sua incorporação pelas leis municipais;</li> <li>(B) quanto a compatibilidade com as atividades desenvolvidas na área do plano e;</li> <li>(C) quanto as ações de fiscalização.</li> </ol> </li> </ol> </li> <li>(9) 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.</li> </ol>	161.53(d) do RBAC nº 161
161.53(d)(8)]	Orientação	<p>6.2.3 Além do levantamento inicial de informações, a CGRA deve manter um canal de comunicação ativo com a sociedade em sítio eletrônico específico. O parágrafo 161.53(e) determina a disponibilização das seguintes informações na internet:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Convocações para as reuniões da CGRA, com exposição dos objetivos.</li> </ol>	161.53(e) do RBAC nº 161

		<p>(2) Divulgação de memória ou ata de cada reunião em até 15 (quinze) dias após sua realização, com a lista dos participantes.</p> <p>(3) Divulgação de Relatório Anual de Ruído Aeronáutico, conforme o parágrafo 161.53(d)(8).</p> <p>(4) Espaço para registro de manifestação, solicitações de informações, reclamações ou elogios.</p> <p>(5) Ferramenta de consulta sobre o tratamento dado às manifestações, garantindo meios de proteção das informações pessoais dos reclamantes.</p> <p>(6) Informes sobre ruído aeronáutico e eventos relacionados ao tema.</p> <p>(7) Divulgação de relatórios do monitoramento de ruído e de atividades não compatíveis com os níveis de ruído aeronáutico quando identificadas.</p> <p>(8) Divulgação sobre qualquer condição temporária do aeródromo que implique em perfil operacional diferente do esperado.</p>	
161.53(d)(8)]	Forma de cumprimento	6.2.4 [FC 161.53(f) e (g)] Para fins de fiscalização pela ANAC, solicita-se que o operador mantenha registro de todas as interações e ações realizadas no âmbito de qualquer reclamação recebida, bem como todas as informações publicadas no sítio eletrônico. Deverá ser disponibilizado um canal de consulta para os cidadãos, sobre os registros de reclamações, com número de protocolo para fins de acompanhamento pelo interessado.	Caderno de Boas Práticas – Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA) – Item 9
	Forma de cumprimento	6.2.5 [FC 161.53(d)(8)] Os Relatórios Anuais de Ruído Aeronáutico devem ser divulgados no sítio eletrônico, até o final do primeiro trimestre de cada ano, a fim de permitir o acesso por todos os interessados, inclusive pela ANAC. Referido Relatório deve conter, no mínimo, as seguintes informações relacionadas ao ano de referência: <ul style="list-style-type: none"> <li>•Dados estatísticos das reclamações recebidas, excluindo a identificação do reclamante;</li> <li>•Mapa com o PEZR em vigor e a indicação dos pontos de onde provém as reclamações;</li> <li>•Principais assuntos tratados pela CGRA e os encaminhamentos decorrentes;</li> <li>•Informações sobre a implementação do PZR em vigor na legislação municipal, isto é, informar se o PZR já se encontra recepcionado pela legislação local, ou o estágio em que se encontram as negociações com o Executivo e Legislativo municipal para incorporação do PZR na legislação sobre uso do solo;</li> <li>•Informações sobre a existência de ações ou procedimentos para mitigação do ruído aeronáutico no aeroporto, como nos procedimentos operacionais, barreiras acústicas, restrições operacionais, entre outros.</li> </ul>	Caderno de Boas Práticas – Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA) – Item 9

### 3. Construção de alternativas junto aos órgãos competentes

Requisito RBAC nº 154	Alternativa	Proposta	Fonte/Justificativa
161.53(b)	Orientação	6.3.1 O parágrafo 161.53(b) do RBAC nº 161, determina que a CGRA deverá convidar membros externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico e, havendo recusa por parte das instituições envolvidas, essa informação deverá constar no Relatório Anual de Ruído Aeronáutico.	RBAC nº 161 - item 161.53(b)
161.53(d)	Recomendação	6.3.2 [Recomendação] Na construção de alternativas é recomendado que a comissão mantenha comunicação com as instituições responsáveis, sanando todas as dúvidas, bem como dando os possíveis encaminhamentos, propondo prazos e responsabilidades de cada órgão/entidade. Podem ser utilizados diferentes meios de comunicação, como e-mails, ofícios ou grupos de trabalho, com a finalidade de promover reuniões objetivas e céleres, focadas na deliberação e solução de problemas pendentes. Recomenda-se ainda que, na etapa de construção de alternativas, as reuniões sejam realizadas com instituições cujas competências sejam pertinentes ao assunto a ser discutido e sejam convocadas com uma pauta previamente estabelecida com objetivos claros e definidos, e municiada com as dúvidas e dados aptos à tomada de decisões de forma coletiva.	Caderno de Boas Práticas – Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA) – Item 6

161.53(c)	Recomendação	6.3.3 [Recomendação] Recomenda-se a utilização de técnicas de mediação e resolução de conflitos que eventualmente surgirem no decorrer do processo decisório.	OACI, Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management – Item 2.7.1
161.53(d)(1)	Orientação	6.3.4 Redução de ruído na fonte 6.3.4.1 A redução de ruído na fonte refere-se à integração de tecnologias para diminuição dos ruídos emitidos pelas aeronaves. Em um aeroporto específico, a medida pode ser implementada pela modernização da frota operando em um aeroporto.  6.3.4.2 [Recomendação] A alternativa de redução de ruído na fonte pode ser discutida com operadores aéreos, fabricantes de aeronaves, aeroporto, dentre outros, com o intuito de identificar a possibilidade e o custo-benefício da medida, ou uma combinação de medidas para mitigação de ruído.	OACI, Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management – Item 4.1
161.53(d)(1)	Orientação	6.3.5 Planejamento e fiscalização do uso do solo  6.3.5.1 O planejamento e fiscalização de uso do solo objetiva reduzir a população afetada pelo ruído aeronáutico nas imediações do aeroporto.  6.3.5.2 [Recomendação] As tratativas para planejamento de zoneamento urbano, bem como o PEZR devem ser tratados primordialmente com a prefeitura municipal do aeroporto, conforme suas competências previstas em lei. A alternativa pode se realizar com medidas como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores.	OACI, Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management – Item 5.1
161.53(d)(1)	Orientação	6.3.6 Procedimentos de mitigação operacional de ruído  Os procedimentos operacionais para redução de ruído podem ser adotados mediante técnicas implantadas pelo aeroporto, empresas aéreas e Controle de Tráfego Aéreo tais como a adoção de rotas preferenciais, procedimentos padrão de pouso e decolagem e uso de rotas dispersas para diminuição à exposição do ruído, sempre resguardando a segurança das operações do aeródromo.	OACI, Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management – Item 6.1
161.53(d)(1)	Recomendação	6.3.7 Restrições operacionais  6.3.8.1 As restrições operacionais são limites ou reduções de acesso de aeronaves ao aeroporto, podendo ser feitas por tipo de aeronave ou horários de operação do aeroporto, em acordo com as diretivas do COMAER. Devido ao seu impacto econômico, são medidas extremas que devem ser a última opção a ser considerada somente após o estudo e implementação das demais alternativas.	OACI, Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management – Item 7.1

#### 4. Análise e deliberação de alternativas com os interessados

Requisito RBAC nº 154	Alternativa	Proposta	Fonte/Justificativa
161.53(d)(1)	Orientação	6.4 Análise e deliberação de alternativas com os interessados	RBAC nº 161 - item 161.53(d)(1)



		6.4.1 Após a análise e verificação das medidas possíveis de serem adotadas, a CGRA deve deliberar sobre as ações para mitigação do ruído aeronáutico. É possível que não haja soluções viáveis, nesse caso, a CGRA deverá informar aos interessados sobre a impossibilidade de solução ou mitigação do problema, com a devida fundamentação.	
161.53(d)(1)	Recomendação	6.4.2 [Recomendação] A CGRA poderá adotar as seguintes ações no que concerne ao tratamento das reclamações sobre ruído aeronáutico: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recomendar ações preventivas e corretivas à autoridade municipal competente objetivando a compatibilização do uso do solo ao ruído aeronáutico, em consonância com o PEZR e propor sua revisão, quando necessário;</li> <li>• Propor ações aos órgãos ou entidades competentes a fim de minimizar o incômodo provocado pelo ruído no entorno do aeródromo;</li> <li>• Monitorar, em seu âmbito de atuação, a implementação, os resultados e a efetividade das medidas mitigadoras do ruído aeronáutico;</li> <li>• Propor outras medidas alternativas sempre que as ações mitigadoras de redução do ruído aeronáutico implementadas forem inefetivas.</li> </ul>	Caderno de Boas Práticas – Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA) – Item 8