

1. INTRODUÇÃO

O transporte aéreo se constitui em uma atividade fundamental para o desenvolvimento socioeconômico do Estado do Amazonas que, pela sua geometria e ocupação, carece de outras modais de integração, tais como: rodoviário, fluvial e ferroviário, cuja definição de macro diretriz de desenvolvimento e a identificação e priorização dos investimentos necessários para o setor representam condições indispensáveis para viabilizar um crescimento justo e coerente. Neste contexto, a revisão do Plano Aeroviário do Estado do Amazonas (PAEAM/2011) representa a necessária atualização do principal balizador para o planejamento da infraestrutura aeroportuária estadual.

Neste sentido, a revisão do Plano Aeroviário do Estado do Amazonas constitui-se na atualização do documento até então vigente, elaborado em 1991 e aprovado pela Portaria nº 199/GM5, de 12 Mar 1993.

Esta revisão do PAEAM analisa o impacto do desenvolvimento socioeconômico regional e do transporte aéreo no Sistema de Aeroportos do Estado do Amazonas, com a finalidade de reavaliar a sua estrutura e classificação.

Desta forma, o PAEAM / 2011 sintetiza a reorientação estratégica para o transporte aéreo do estado do Amazonas, através da retomada de um planejamento sistemático para a infraestrutura do setor, em âmbito estadual.

2. Objetivo

O Plano Aeroviário Estadual é o documento que tem por objetivo definir e orientar o desenvolvimento da infraestrutura aeronáutica no Estado, de modo a capacitá-lo a atender às atuais e futuras demandas por aviação civil e adequá-las ao desenvolvimento socioeconômico, por meio da redefinição de um Sistema Estadual de Aeroportos e de uma Rede Estadual de Aeroportos.

Este documento objetiva, ainda, a orientação e a definição do desenvolvimento desta Rede Estadual de Aeroportos, apresentando propostas de desenvolvimento e quantificando os investimentos necessários para os diferentes horizontes de planejamento contemplados.

A revisão PAEAM compreende ainda a redefinição das metas de desenvolvimento de curto, médio e longo prazo para as unidades componentes da Rede Estadual de Aeroportos, incorporando as diretrizes da legislação aeroportuária e ambiental vigente.

No que tange a essas unidades, são apresentadas propostas de desenvolvimento da infraestrutura existente e a ser implantada, adequando-as aos requisitos operacionais das aeronaves previstas nos estudos de demanda por transporte aéreo, para os diferentes segmentos de tráfego, e em conformidade com os referenciais técnicos e legais pertinentes, mormente às questões de segurança operacional.

Campo de Estudos

As análises relativas à revisão do PAEAM são iniciadas a partir da seleção de um conjunto de aeródromos e localidades que compõem o Campo de Estudos, com base no PAEAM 1991 e em critérios socioeconômicos, estratégicos, de integração regional, políticos, de localização geográfica e de infraestrutura aeroportuária.

No Campo de Estudos do PAEAM 2011 são considerados:

- os aeródromos públicos homologados;
- as localidades e aeródromos incluídos na Rede Estadual de Aeroportos do PAEAM 1991 e;
- localidades apontadas pelos estudos socioeconômicos e de demanda por transporte aéreo elaborados para este Plano.

Os aeródromos privados não são incluídos no Campo de Estudos, uma vez que os investimentos necessários ao desenvolvimento desses aeródromos são de responsabilidade do proprietário, de acordo com a Lei No 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Contudo, há a possibilidade de um aeródromo privado tornar-se público, por interesse socioeconômico ou estratégico da região, desde que haja o interesse no aproveitamento de sua infraestrutura.

O Campo de Estudos, bem como a definição e análise da infraestrutura existente nos aeródromos potenciais para compor a Rede Estadual de Aeroportos, será tratado de forma detalhada no Capítulo 1 deste Plano.

Horizontes de Planejamento

Os estudos de previsão de demanda por transporte aéreo, bem como as diretrizes de desenvolvimento da Rede Estadual de Aeroportos, apresentados neste Plano, são estabelecidos para três horizontes de planejamento, a saber: cinco, dez e vinte anos. Os serviços, ampliações ou adequações especificadas para cada horizonte deverão ser executadas ao longo dos respectivos períodos de curto, médio e longo prazo, ou seja: 2012-2016, 2017-2021 e 2022-2031.

Contudo, deve-se destacar que a validade do planejamento contido neste Plano não está relacionada ao último horizonte de planejamento, 2031, que representa tão meramente um balizador para diretrizes de desenvolvimento. Todo e qualquer documento de planejamento deve ser revisto em períodos hábeis de tempo, que podem variar entre cinco e dez anos, ou quando as perspectivas de futuro forem alteradas por eventos importantes não previstos em planejamentos anteriores.

Revisões periódicas representam um elemento crítico no processo contínuo do planejamento de sistemas de aeroportos. Inicialmente estas revisões incluem uma reavaliação do Plano Aeroviário Estadual em vigor, considerando as atuais condições do sistema de aeroportos. Uma revisão se faz também necessária quando o Governo do Estado identificar alterações ou restrições que afetem a validade do Plano em vigor.

Dependendo da complexidade do sistema estadual de aeroportos e das alterações no sistema nacional ou regional, revisões periódicas do Plano Aeroviário podem ser necessárias a cada dois ou cinco anos.

Sistema Estadual de Aeroportos

No contexto estadual, o Sistema de Aeroportos compreende os aeródromos que deverão atender a todos os segmentos do tráfego aéreo previsto para o estado nos próximos vinte anos.

A fim de definir a estrutura desse Sistema de Aeroportos, os aeródromos são inicialmente agrupados quanto ao interesse federal, estadual ou municipal, os quais correspondem, respectivamente, aos subsistemas denominados Aeroportos de Interesse Federal, Aeroportos de Interesse Estadual e Aeroportos de Interesse Municipal.

Em seguida, as unidades de cada subsistema são classificadas quanto à função que desempenham no sistema, decorrente do tipo e volume de tráfego que processam, a saber: Internacional, Nacional, Regional, Metropolitano Auxiliar, Turístico, Local e Complementar.

As definições da Estrutura do Sistema Estadual, por subsistema, e da classificação de seus aeroportos constituintes são detalhadas a seguir, sendo o desenvolvimento dos aeródromos correlatos para o Estado do Amazonas definido no Capítulo 5.

Estrutura do Sistema Estadual de Aeroportos por Subsistema

Subsistema de Aeroportos de Interesse Federal

Conjunto de aeródromos sob a responsabilidade administrativa da União, que atendam ou venham a atender ao tráfego aéreo internacional e/ou doméstico; de interesse para a integração e segurança nacional, em razão de atenderem a localidades isoladas, não servidas por outro modo de transporte, situadas em região de fronteira ou não.

Subsistema de Aeroportos de Interesse Estadual

Conjunto de aeródromos de interesse estadual, nos quais se opera ou está prevista a operação do tráfego aéreo regular. Pode incluir, também, aeródromos para os quais não há estimativa de ocorrência de tráfego desta natureza, mas que possuam importância socioeconômica ou sejam necessários à integração com as demais regiões.

Subsistema de Aeroportos de Interesse Municipal

Conjunto de aeródromos localizados em municípios que não possuam importância socioeconômica em nível estadual, mas que desempenhem função de atendimento exclusivo a essas comunidades, por meio da operação da aviação geral.

Classificação dos Aeroportos do Sistema Estadual

Aeroporto Internacional

Internacionais são os aeroportos caracterizados como portões de entrada e saída do tráfego aéreo internacional, onde são satisfeitas formalidades de alfândega, polícia, saúde pública e demais serviços análogos.

Aeroporto Nacional

São os aeroportos de capitais ou grandes centros, com características adequadas às operações da aviação regular.

Aeroporto Regional

Aeroportos destinados a atender às áreas de interesse regional e/ou estadual, que apresentem demanda por transporte aéreo regular, em ligações com grandes centros ou capitais, bem como aqueles com potencial socioeconômico compatível com este tipo de tráfego, indicado pelo estudo de hierarquização dos municípios.

Aeroporto Metropolitano Auxiliar

Devido à sua localização desempenham a função de absorver o crescimento do tráfego da aviação geral nas áreas metropolitanas, permitindo, assim, que os aeroportos principais se desenvolvam e atendam ao tráfego regular, doméstico ou internacional.

Aeroporto Turístico

Essas unidades aeroportuárias são destinadas a atender à operação do tráfego relacionado à atividade turística, principalmente em vôos charters. Admite-se, entretanto, que haverá uma parcela relativa à aviação regular, de baixo potencial, como tráfego complementar ao tráfego principal (charters).

Aeroporto Local

Aeroportos caracterizados pela operação exclusiva da aviação não-regular de pequeno porte, induzida pela atividade econômica local.

Aeroporto Complementar

São aqueles aeroportos que não possuem demanda por transporte aéreo, mas desempenham a função de apoio a localidades de difícil acesso e a projetos de desenvolvimento.

No tocante aos aeródromos de interesse municipal, estes são os aeroportos constantes do Campo de Estudos e que estão situados em localidades que não foram consideradas de importância econômica, nem essenciais à acessibilidade e ao recobrimento do espaço aéreo para o estado. Porém, sua consideração no Sistema de Aeroportos visa, principalmente, à adequação da infraestrutura existente às normas aeronáuticas aplicáveis, principalmente no que tange à segurança operacional. Desta forma, recomenda-se que a sua administração seja de competência das respectivas Prefeituras Municipais.

Rede Estadual de Aeroportos

As unidades da Rede Estadual de Aeroportos correspondem àquelas constituintes do Subsistema de Aeroportos de Interesse Estadual, as quais podem receber verbas oriundas do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA), conforme especifica a Lei Nº 8.399, de 07 jan. 1992 e estabelece a Portaria Nº 1.047, de 30 dez. 1992.

Essas unidades são classificadas de acordo com as funções exercidas, a partir das quais é realizada a proposta de adequação de suas respectivas infraestruturas às condições necessárias ao desenvolvimento da aviação regular e não-regular.

Classificação dos Aeroportos da Rede Estadual

Na metodologia utilizada na revisão PAEAM 2011, a Rede Estadual consiste em um subsistema do Sistema Estadual de Aeroportos, tendo as suas unidades as seguintes classificações:

- Regional
- Metropolitano Auxiliar
- Turístico
- Local
- Complementar

Diretrizes Aeroportuárias e Ambientais

Na implantação da Rede Estadual de Aeroportos, tendo em vista os resultados esperados pelo planejamento, faz-se necessário atender ao disposto na legislação aeronáutica e ambiental relativa à construção, exploração, administração e proteção das unidades aeroportuárias. Desta forma, as principais diretrizes a serem cumpridas na ocasião da implantação e do desenvolvimento dos aeroportos estão indicadas a seguir.

Diretrizes Aeroportuárias

O planejamento aeroportuário realizado no Brasil está inserido no contexto mundial através da adoção das recomendações e dos padrões estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), publicados nos seus Anexos e Manuais.

Essas orientações estão adaptadas às condições brasileiras nas diretrizes setoriais do Ministério da Defesa, na legislação do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos (PZPA) e de Zoneamento de Ruído (PZR), assim como na legislação relativa à elaboração de projeto, construção, abertura ao tráfego, operação, manutenção e exploração de aeródromos.

As principais diretrizes correspondentes são as seguintes:

- **Projeto de Aeródromo**

O órgão estadual e/ou municipal, responsável pela administração dos aeródromos, deverá elaborar projetos de acordo com as diretrizes constantes neste Plano e com as normas de projeto definidas nos documentos relacionados a seguir, a fim de proceder ao correto dimensionamento, afastamento e localização dos componentes aeroportuários:

ABNT. Aeroportos – Parque de abastecimento de aeronaves. Rio de Janeiro, 1997. 4p. (NBR 9719).

_____. Sinalização horizontal de pistas e pátios em aeroportos. Rio de Janeiro, 1989. 23p. (NBR 10855).

BRASIL. Ministério da Defesa. Agência Nacional de Aviação Civil. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Nº 154. Projeto de Aeródromos. [Rio de Janeiro]: [s.n.], 2009 (RBAC 154).

_____. Ministério da Defesa. Agência Nacional de Aviação Civil. Resolução 153, de 18 jul. 2010. Define os aeroportos que deverão possuir Plano Diretor Aeroportuário, assim como obriga que estes sejam revisados e mantidos atualizados pelas respectivas entidades aeroportuárias.

_____. Ministério da Defesa. Agência Nacional de Aviação Civil. Portaria 1.183, de 22 jul. 2010. Aprova a relação de documentos, os prazos de análise e o modelo de termo de responsabilidade, em atendimento à Resolução nº 153, de 18 de julho de 2010.

_____. Ministério da Aeronáutica. Departamento de Aviação Civil (DAC). Norma para Elaboração, Revisão, Aprovação e Tramitação de Planos Diretores Aeroportuários [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1994 (NMSA 58-146).

_____. Comando da Aeronáutica. Diretoria de Engenharia da Aeronáutica (DI-RENG). Nível de proteção contra-incêndio em aeródromos [Rio de Janeiro]: [s.n.], 2005 (ICA 92-01).

_____. Ministério da Aeronáutica. Comando Geral de Apoio. Diretoria de Engenharia da Aeronáutica. Normas de Infraestrutura [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1979 (NSMA 85-2).

_____. Ministério da Defesa. Agência Nacional de Aviação Civil. Resolução 158, de 13 jul. 2010. Dispõe sobre a autorização prévia para a construção de aeródromos e seu cadastramento junto à ANAC.

_____. Ministério da Defesa. Agência Nacional de Aviação Civil. Portaria 1.227, de 30 jul. 2010. Aprova a relação de documentos, os modelos e os prazos de análise dos processos autuados com base na Resolução Nº 158, de 13 de julho de 2010.

ICAO. Aerodromes. 5.ed. [Montreal], 2009. 2v. V. 1: Aerodrome Design and Operations. (Annex 14), Volume I, Emenda 1.

_____. *Aerodrome Design Manual*. 2. Ed. [Montreal], 1984. 5v. V. 1: *Runways*. (Doc 9157-AN/901).

_____. *Aerodrome Design Manual*. 3. Ed. [Montreal], 1991. 5v. V. 2: *Taxiways, aprons and holding bays*. (Doc 9157-AN/901).

- **Plano de Zona de Proteção de Aeródromo e de Gerenciamento de Risco Aviário**

O Plano de Zona de Proteção estabelece as restrições quanto ao aproveitamento das propriedades dentro de seus limites, no que concerne ao gabarito das edificações e dos elementos naturais, bem como às implantações de natureza perigosa. No caso do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o operador do aeródromo deverá providenciar a elaboração e implantação do referido plano, conforme previsto nas diretrizes da Portaria Nº 256/GC5, de 13 de maio de 2011, e

submetê-lo à apreciação das Autoridades Aeronáuticas, juntamente com o processo de autorização de construção do aeródromo. Se houver necessidade de aplicação de um Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromos, deverá ser solicitada ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) a sua execução, conforme a Portaria supracitada.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Portaria Nº 256/GC5, de 13 de maio de 2011. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, Nº 92, segunda-feira, 16 de maio 2011, p. 11. Seção 1.

Os Planos de Gerenciamento de Risco Aviário estabelecem critérios para a definição das áreas sujeitas às restrições especiais nele especificadas, critérios estes que visam à mitigação dos riscos à segurança operacional da aviação decorrentes da colisão de aeronaves com aves nos aeródromos e suas imediações. O Comando da Aeronáutica (COMAER) formulará o Plano Básico de Gerenciamento de Risco Aviário no âmbito do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos. De conformidade com as conveniências e peculiaridades da segurança operacional da aviação, a cada aeródromo poderão ser aplicados Planos Específicos, observado, no que couber, o Plano Básico. Uma vez aprovados os Planos Básicos e Específicos de Gerenciamento de Risco Aviário e observadas as formalidades legais quanto à sua divulgação, os Municípios, Estados e demais entes públicos deverão fazer observar as restrições neles especificadas. Os Municípios deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, com as restrições especiais, constantes dos Planos Básico e Específico de Gerenciamento de Risco Aviário, conforme regulamentado pela Portaria Normativa abaixo mencionada:

BRASIL. Ministério da Defesa. Portaria Normativa 1887, de 22 dez. 2010. Estabelece diretrizes para mitigação dos riscos operacionais à aviação decorrentes de perigo aviário nos aeródromos e suas imediações e dá outras providências.

▪ Plano de Zona de Zoneamento de Ruído

Os Planos de Zoneamento de Ruído fornecem os critérios gerais para a ocupação do solo no entorno dos aeródromos. A elaboração e implantação do Plano Básico ou Específico de Zoneamento de Ruído são de competência do operador do aeródromo, de acordo com as diretrizes da RBAC 161 – Plano de Zoneamento de Ruído – PZR, em fase de consulta pública (maio de 2011). Ao operador do aeródromo é exigida a elaboração de Plano Específico de Zoneamento de Ruído no caso de aeródromos que apresentem em 3 anos consecutivos mais de 7.000 movimentos de aeronaves.

▪ Construção ou Modificação das Características de Aeródromos

De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica (lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), “nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica”. Ainda, a Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010 afirma que “a construção de áreas destinadas a pouso e decolagem e movimentação de aeronaves e a modificação de suas características dependem de autorização prévia da ANAC, exigida como etapa preparatória a seu cadastramento como aeródromo e à respectiva atualização”.

Com a lei de criação da Agência Nacional da Aviação Civil (lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005), a atribuição de aprovar e fiscalizar a construção, reforma e ampliação de aeródromos passou a ser de competência da ANAC, tendo sido

delegada, por meio do seu regimento interno, à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.

O processo de autorização de construção é regulamentado pela Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, da ANAC. O interessado em construir ou modificar um aeródromo público ou privado deve iniciar um processo, junto à ANAC, visando à obtenção da autorização prévia para construção ou modificação das características do aeródromo. Este processo pode requerer a consulta a outros órgãos, em especial o Conselho de Defesa Nacional (no caso de aeródromos situados a menos de 150 quilômetros da fronteira).

As construções e modificações que necessitam de autorização prévia da ANAC são aquelas que se enquadram no § 3º. do Art. 2º. da Resolução nº 158.

O interessado deve ingressar na ANAC com o Termo de Responsabilidade (conforme modelo constante na Portaria 1227/SIA, de 30 de julho de 2010), com firma reconhecida (no caso de pessoa jurídica, deve-se anexar cópia do Contrato Social ou Ata de Assembléia que comprove o vínculo do requerente com a pessoa jurídica), previsto na lei de criação da Agência Nacional da Aviação Civil.

No termo de responsabilidade, o interessado se compromete a consultar o Comando da Aeronáutica (no que tange a assuntos relacionados ao tráfego aéreo e zona de proteção dos aeródromos, conforme preconiza a Portaria Nº 256/GC5, de 13 de maio de 2011).

Caso um aeródromo seja construído sem a prévia autorização da ANAC, esta é obrigada a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa, em atenção ao

devido processo legal, podendo o responsável ser autuado conforme preconizado pela Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008.

Uma vez concluída a construção ou modificação das características, deve-se notificar à ANAC o término da obra realizada, através de modelo constante na Portaria 1227/SIA, de 30 de julho de 2010.

A autorização de construção emitida pela ANAC não assegura a abertura do aeródromo ao tráfego. Para viabilizar a abertura ao tráfego do aeródromo, deve-se iniciar, junto à ANAC, o cadastramento do aeródromo.

Após a finalização do projeto, caberá ao operador do aeródromo submetê-lo ao Comando da Aeronáutica para fins de aprovação, conforme descrito anteriormente.

Os documentos necessários ao processo de autorização de construção deverão ser encaminhados à ANAC e ao respectivo Comando Aéreo Regional (COMAR), contendo as informações especificadas na seguinte legislação:

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Portaria Nº 256/GC5, de 13 de maio de 2011. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, Nº 92, segunda-feira, 16 de maio 2011, p. 11. Seção 1.

_____. Ministério da Defesa. Agência Nacional de Aviação Civil. Resolução 158, de 13 jul. 2010. Dispõe sobre a autorização prévia para a construção de aeródromos e seu cadastramento junto à ANAC.

_____. Ministério da Defesa. Agência Nacional de Aviação Civil. Portaria 1.227, de 30 jul. 2010. Aprova a relação de documentos, os modelos e os prazos de análise dos processos autuados com base na Resolução Nº 158, de 13 de julho de 2010.

▪ Homologação do Aeródromo

Concluída a construção ou modificação das características de facilidades aeroportuárias, o órgão responsável deverá solicitar à ANAC a devida homologação, por intermédio do respectivo COMAR. O aeródromo público somente será aberto ao tráfego aéreo após a homologação concedida pela ANAC e de acordo com o cumprimento dos requisitos contidos na Resolução Nº 158, de 13 de julho de 2010.

▪ Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo

O planejamento elaborado para atender às emergências aeronáuticas, que possam ocorrer em um aeródromo, consiste no processo de mobilização dos recursos disponíveis para socorrer a(s) aeronave(s) envolvida(s) e seus ocupantes.

O Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo (PEAA) é o documento que estabelece o processo pelo qual um aeródromo se prepara para enfrentar uma situação de emergência que possa ocorrer em sua área patrimonial ou em seu entorno. O objetivo do PEAA é o de minimizar os efeitos de uma emergência, particularmente no que tange ao salvamento de vidas e à manutenção das operações do aeródromo. O PEAA estabelece os procedimentos para coordenar a resposta de diferentes entidades (ou serviços) do aeródromo, assim como das entidades situadas nas comunidades de seu entorno, que poderiam contribuir na resposta a uma emergência.

O PEAA contém as providências a serem tomadas, desde o instante em que se caracteriza a emergência até o momento em que o aeródromo é desinterditado para operações normais, visando basicamente:

garantir uma eficaz transição da atividade de rotina para as operações de emergência;

definir a delegação de autoridade para as operações de emergência, estabelecendo sua competência e seus limites;

instituir os diversos graus de responsabilidade e de autorização dentro das tarefas previstas no PEAA;

estabelecer os meios para uma perfeita coordenação dos esforços envolvidos;

assegurar o retorno das operações normais e de rotina do aeroporto após a solução da emergência.

As atribuições e os procedimentos a serem seguidos pelos órgãos e elementos envolvidos na elaboração e execução do PEAA são estabelecidos pelo Comando da Aeronáutica, por intermédio da seguinte publicação:

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA. Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo. [Brasília]: [s.n.], 2008 (NSCA 3-4).

▪ Tarifas Aeroportuárias

Uma das finalidades da implantação de um aeroporto é prover transporte aéreo à população, em resposta às necessidades de deslocamento do usuário, assim como promover o desenvolvimento do sistema aeroportuário nacional, por meio da instalação de uma infraestrutura adequada às exigências de operação do transporte aéreo.

O investimento realizado na implantação e na manutenção do aeroporto deve, em parte, ser compensado pela cobrança de tarifas aeroportuárias, cabendo à sua administração a ação para que as unidades aeroportuárias do sistema estadual alcancem a condição de arrecadadores de tarifas. De acordo com a legislação tarifária vigente, os requisitos mínimos para classificar os aeroportos como arrecadadores são:

serem administrados através de concessão ou autorização da ANAC;

estarem devidamente homologados pela Autoridade Aeronáutica competente;

possuírem pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de aeronaves, devidamente pavimentados e de acordo com as normas em vigor; e

disponham de terminal de passageiros.

A classificação dos aeroportos para fins de cobrança de tarifas será feita de acordo com os serviços e facilidades proporcionados pela infraestrutura aeroportuária instalada, conforme especificado na legislação indicada a seguir:

BRASIL. Lei Nº 6.009, de 26 dez. 1973. Dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências.

_____. COMAER. Portaria Nº 631/DGAC, de 28 abr. 2003. Institui a sistemática para cobrança das Tarifas Aeroportuárias pelo uso dos serviços prestados pela infraestrutura aeroportuária. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, n. 83, 02 maio 2003. Seção 1.

_____. COMAER. Portaria Nº 219/GC5, de 27 mar. 2001. Aprova critérios e fixa valores para a aplicação e a cobrança das Tarifas Aeroportuárias de Armazena-

gem e Capatazia sobre cargas importadas e a serem exportadas ou em situações especiais e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, n. 61-E, p. 57-58, 28 mar. 2001. Seção 1.

▪ Sistema Viário Periférico

Tendo em vista a segurança das operações aéreas, o planejamento do sistema viário periférico deve coibir a instalação de vias que cruzem a área patrimonial. Assim, os fluxos existentes ou esperados nas ligações viárias devem ser desviados para contornar os limites patrimoniais do aeródromo.

É imprescindível, ainda, o uso de cerca de proteção em torno da área patrimonial do aeródromo, a fim de evitar o trânsito de pessoas, animais e veículos, preservando a segurança de todos.

O sistema viário periférico deve ser projetado de acordo com essas recomendações e deve estar em sintonia com o planejamento municipal. A responsabilidade pela construção, manutenção e gerenciamento dos acessos de superfície aos aeroportos normalmente está a cargo de Prefeituras, Secretarias de Estado (Transportes, Obras e/ou Planejamento) ou Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem (DER). Assim, é fundamental que sejam estabelecidos, em todas as fases de planejamento, entendimentos entre as autoridades responsáveis pelo desenvolvimento do aeroporto e os órgãos estaduais ou municipais envolvidos.

▪ Relacionamento Urbano

A fim de evitar problemas de relacionamento entre os desenvolvimentos urbano e aeroportuário, os governos estaduais deverão orientar as prefeituras municipais quanto à necessidade de elaboração de uma lei municipal de uso do solo, em

conformidade com o Plano de Zoneamento de Ruído, respeitando também os gabaritos estabelecidos pelo Plano de Zona de Proteção de Aeródromos, tendo em vista o que dispõe a Constituição Federal, em seu Título III, Capítulo IV, art. 30, item VIII, acerca da competência dos municípios em promover o adequado ordenamento territorial, parcelamento e ocupação do solo urbano.

Diretrizes Ambientais

A legislação ambiental brasileira, instituída através da Lei Nº 6.938, de 31 agosto de 1981, estabelece a Política Nacional de Meio Ambiente e prevê a obrigatoriedade da avaliação dos impactos ambientais como parte integrante dos instrumentos dessa política.

A partir de 1986, com a publicação da Resolução CONAMA Nº 001/86, que estabelece os critérios básicos e as diretrizes para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e do Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), a atividade aeroportuária foi incluída como potencialmente poluidora e sujeita ao licenciamento ambiental.

Desta forma, a implantação e operação de uma unidade aeroportuária, antes dependente apenas da autorização de construção e da homologação concedidas pela ANAC, estão legalmente sujeitas à concessão de licenças ambientais expedidas pelo órgão ambiental competente durante o processo de Licenciamento Ambiental, para as fases de planejamento, implantação e operação, de acordo com as diretrizes preconizadas na Resolução CONAMA Nº 237, de 19 de dezembro de 1997.

Já a resolução CONAMA Nº 13, de 06 de dezembro de 1990, estabelece que o órgão responsável pela unidade de conservação, juntamente com o órgão licenci-

ador e de meio ambiente, definirá as atividades antrópicas que podem se estabelecer num raio de 10 km a partir do perímetro do aeródromo, durante o processo de licenciamento ambiental.

Deve-se cumprir, também, a Resolução CONAMA Nº 004, de 09 de outubro de 1995, que dispõe sobre a Área de Segurança Aeroportuária (ASA). De acordo com esta Resolução, são consideradas como ASA as áreas abrangidas por um círculo cujo centro esteja coincidente com o centro geométrico da pista, com raio variando em função do tipo de operação do aeródromo, ou seja, 20 km para operação que utilize as regras de voo por instrumentos (IFR) ou 13 km para operação com regras de voo visual (VFR).

Na ASA não será permitida a implantação de atividades de natureza perigosa, entendidas como foco de atração de pássaros, tais como matadouros, curtumes, vazadouros de lixo e algumas culturas agrícolas que atraiam pássaros, assim como quaisquer outras atividades que possam proporcionar riscos semelhantes à navegação aérea.

No planejamento de aeroportos, deverá ser considerada a meta de não promover a degradação de áreas ou processos erosivos, tanto em áreas do sítio e do entorno quanto nas margens de recursos hídricos existentes.

A manutenção ou recuperação da vegetação, inclusive de mata ciliar, e a observação das distâncias mínimas necessárias entre a margem do recurso hídrico e o término da área preconizada como Área de Preservação Permanente (APP), contribuem para a manutenção de todo o ecossistema, assim como para o atendimento à legislação brasileira, de acordo com o Código Florestal, Lei Nº 4.771, de 15 de setembro de 1965.

As administrações aeroportuárias deverão providenciar o Licenciamento Ambiental, quando da necessidade de ampliação, construção ou alteração da operação dos aeroportos. A administração deverá ainda considerar outros impactos, observando a legislação pertinente referenciada a seguir:

ABNT. Proteção sanitária do sistema de abastecimento de água em aeroportos. [s. l.], 1996. 8p. (NBR 9916).

_____. Tratamento do lixo em aeroportos. São Paulo, 1996. 7p. (NBR 8843).

BRASIL. Ministério da Aeronáutica/Instituto de Aviação Civil e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA. Termos de Referência para Elaboração de Estudo de Impacto Ambiental para Aeroportos. Ago. 1991.

_____. Ministério da Defesa. Gabinete do Ministro. Portaria Normativa 1887, de 22 dez. 2010. Estabelece diretrizes para mitigação dos riscos operacionais à aviação decorrentes de perigo aviário nos aeródromos e suas imediações e dá outras providências.

_____. Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente. Resolução Nº 20, de 18 jun. 1986. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], v. 124, n. 143, p. 11356-61, 30 jul. 1986. Seção 1.

_____. Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente. Resolução Nº 01, de 23 jan. 1986. Define as situações e estabelece os requisitos e condições para desenvolvimento de Estudo de Impacto Ambiental – EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], 14 fev. 1986. Seção 1.

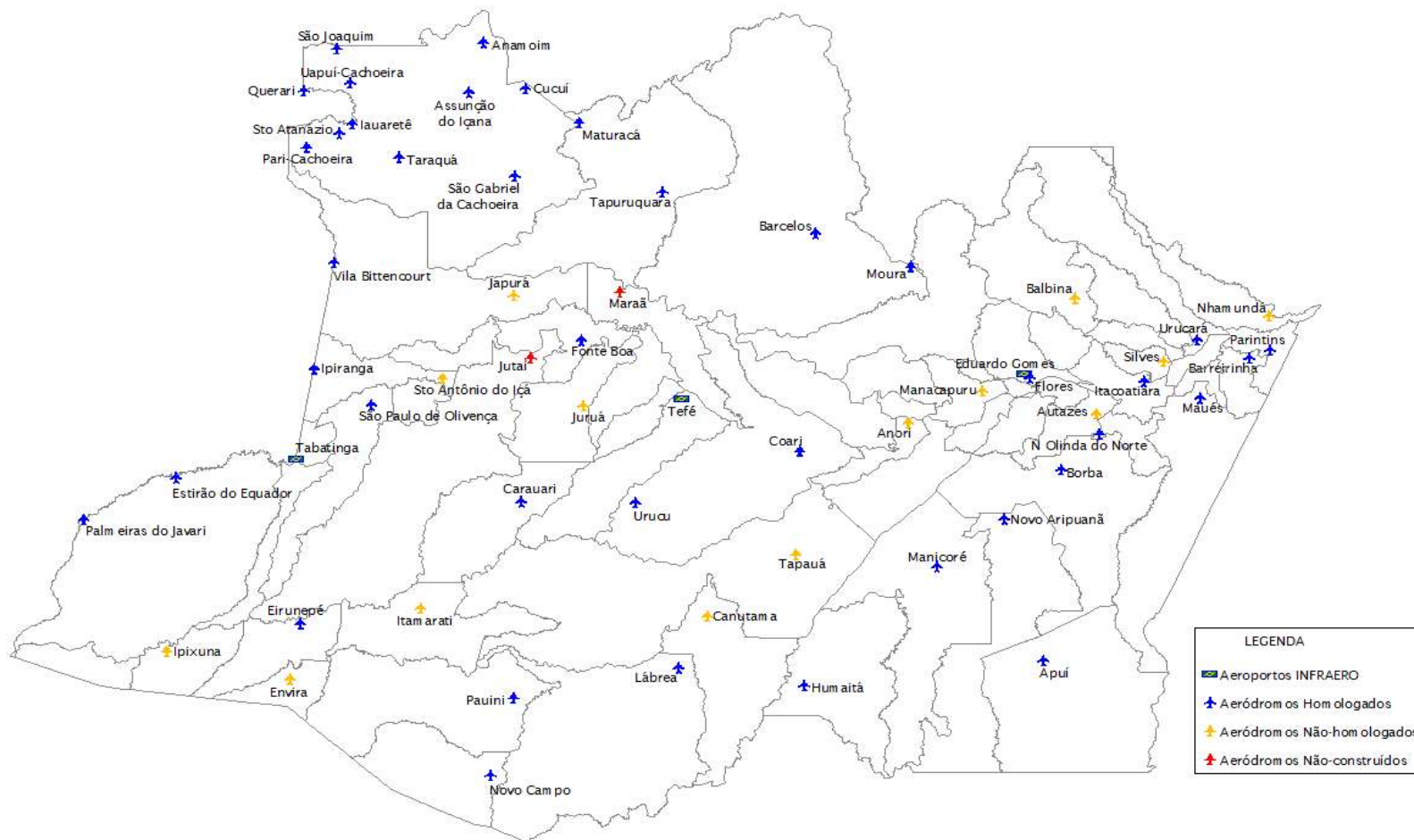
_____. Ministério do Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente. Resolução Nº 5, de 05 ago. 1993. Dispõe sobre o gerenciamento de resíduos sólidos gerados nos portos, aeroportos, terminais ferroviários e rodoviários. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], v. 131, n. 166, p. 12996-98, 31 ago. 1983. Seção 1.

_____. Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal. Conselho Nacional do Meio Ambiente. Resolução Nº 4, de 09 out. 1995 (cria a Área de Segurança Aeroportuária). Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], v. 36, n. 236, p. 20388, 11 dez. 1995. Seção 1.

_____. Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente. Resolução Nº 13, de 06 dez. 1990. Normas referentes ao entorno das Unidades de Conservação. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], p. 25541, 28 dez. 1990. Seção 1.



Mapa 1.1 – CAMPO DE ESTUDOS (proposta do Governo do Estado do Amazonas)



Mapa 1.2 – CAMPO DE ESTUDOS (Situação Cadastral dos Aeródromos)