

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### **PROJETO DE LEI Nº 5.097, DE 2009** **(Apenso o Projeto de Lei n.º 5.635, de 2009)**

Altera a Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica.

**Autor:** Deputado **Paes de Lira**

**Relator:** Deputado **Davi Alves Silva Júnior**

## **I - RELATÓRIO**

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei n.º 5.097, de 2009, proposto pelo Deputado Paes de Lira. A iniciativa acrescenta dispositivos ao art. 34 do Código Brasileiro de Aeronáutica, os quais determinam: (i) que a autorização de construção de aeródromo depende de estudo prévio de impacto ambiental e de estudo prévio de impacto na saúde e na segurança da população local e (ii) que é proibido construir aeródromos em zonas densamente povoadas, ou ampliar os existentes em áreas com essa característica.

Na justificção, o autor argumenta que é preciso estabelecer regras bem definidas no campo da construção aeroportuária, a fim de que surjam investimentos privados no setor, mas, ao mesmo tempo, não se coloque em segundo plano a segurança e o meio ambiente.

Está apensado ao Projeto de Lei n.º 5.097, de 2009, o Projeto de Lei n.º 5.635, de 2009, cuja autoria também é do Deputado Paes de Lira. A iniciativa veda a construção e a ampliação de aeroportos em zonas

densamente povoadas, ao passo que a anterior aplicava essa vedação, genericamente, a aeródromos. Segundo a proposta, caberá ao IBGE fixar os critérios para a definição do que venha a ser zonas densamente povoadas.

Não foram apresentadas emendas aos projetos.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Vou, primeiro, ao Projeto de Lei n.º 5.097, de 2009.

O projeto possui o mérito de chamar a atenção para dois aspectos da indústria aeroportuária que merecem reflexão, um geral, outro específico. Neste caso, trata-se de avaliar os custos e benefícios de se manter aeroportos nas áreas centrais das cidades. No outro, a questão é saber se o marco legal existente favorece a ampliação e modernização da infraestrutura aeroportuária. Ambas as discussões são muito relevantes e, como salientou o autor da iniciativa, precisam ser travadas o quanto antes, tanto no âmbito do Poder Executivo como no do Poder Legislativo, em vista dos investimentos relacionados à realização da Copa do Mundo de 2014, no Brasil.

Se a proposição, como dissemos, contribui para nos lembrar de dois temas momentosos vinculados ao setor aeroportuário, infelizmente, num sentido mais prático, não nos ajuda a avançar no oferecimento de soluções aos problemas existentes. Vejamos por quê.

A proposta estabelece dois requisitos para que seja conferida autorização para construção de aeródromo: a realização de estudo de impacto ambiental e a realização de estudo de impacto na saúde e na segurança da população. Ocorre que, na verdade, essas já são exigências previstas na legislação.

O licenciamento ambiental, de acordo com o art. 10 da Lei n.º 6.938/81, que dispõe sobre a Política Nacional de Meio Ambiente, deve anteceder qualquer atividade ou construção potencialmente poluidoras. Segundo a classificação dada pela referida lei, as atividades desenvolvidas nos aeroportos apresentam alto potencial de poluição, o qual diz respeito também, por certo, aos ruídos que ali se produzem. Na mesma direção, como não poderia deixar de ser, caminha a Resolução n.º 237/97 do Conselho Nacional

do Meio Ambiente – CONAMA, que submete a licenciamento ambiental as atividades e os empreendimentos potencialmente poluidores, entre os quais aponta, explicitamente, os aeroportos. São de três tipos as licenças ambientais concedidas pelo poder público: licença prévia (para a qual é necessário o estudo prévio de impacto ambiental), licença de instalação e licença de operação (renovável).

A avaliação de segurança, que no projeto dá-se o nome de “estudo de impacto na segurança da população” é tarefa da qual a autoridade aeronáutica já é obrigada a desincumbir-se, por força de ser a responsável legal pela autorização de construção e funcionamento dos aeródromos, mediante os processos de homologação e registro. É também a autoridade aeronáutica quem deve aprovar o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano de Zoneamento de Ruído, o Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos e os Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea, todos eles voltados para a segurança da navegação aérea mas também, e não menos, para a segurança das pessoas e atividades que se encontram na área de influência do aeroporto. Vale dizer que determinações particulares, concernentes a cada um dos aeródromos, são publicadas nos Planos Específicos.

Passemos agora à proposta de impedir a construção ou ampliação de aeródromos em zonas densamente povoadas, contida no projeto. Salvo melhor juízo, a pura e simples proibição taxativa parece ser um contrasenso quando se tem em vista a obrigatoriedade dos estudos prévios de que se falou há pouco. São eles, afinal, que podem apontar, em última instância, a impossibilidade de se ampliar ou construir aeroporto em zona densamente povoada, a partir do exame da relação entre os custos e os benefícios do empreendimento. Mandamentos genéricos como o que está contido no projeto, no final das contas, impedem que se chegue a soluções equilibradas, que levem em conta tanto a segurança da população como a melhoria dos serviços aeroportuários e do acesso às suas instalações. De fato, para um país como o Brasil, no qual há insuficiente quantidade de recursos para investimento público em infra-estrutura, a vedação prevista na iniciativa representaria um enorme obstáculo para a modernização e o aumento de capacidade dos aeroportos existentes, quase todos eles localizados em áreas que já foram alcançadas pelo crescimento urbano. De fato, muito embora se possa pretender que a medida atinja apenas aeroportos como o de Congonhas, é impossível

determinar-se com segurança qual o real alcance da restrição, em face dos termos genéricos ali empregados. Apenas para se ter uma idéia, lembramos que vedar a construção de aeródromos, como se propõe, significa impedir não somente a construção de aeroportos nas áreas densamente povoadas mas também a construção de heliportos e helipontos, cuja utilidade depende de quão próximos estejam de seus potenciais usuários.

Passo, agora, ao Projeto de Lei n.º 5.635, de 2009.

Há pouco a dizer dessa iniciativa, de vez que todos os argumentos dirigidos à contestação da proposta anterior podem lhe ser aplicados. A alteração do termo aeródromo pelo termo aeroporto, a mim me parece, é de pouca ajuda, posto que as maiores restrições que se fez à sugestão inicial diziam respeito, justamente, ao risco de se impedir o desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária existente, quase toda ela inserida, ou em vias de ser inserida, no tecido urbano de grandes cidades. Quanto à atribuição conferida ao IBGE, ela perde sentido se a proposta, como um todo, não for acatada.

**Esses são alguns dos motivos em virtude dos quais somos levados a votar pela rejeição do Projeto de Lei n.º 5.097, de 2009, e do Projeto de Lei n.º 5.635, de 2009.**

Sala da Comissão, em                      de                      de 2009.

Deputado **Davi Alves Silva Júnior**  
Relator