



Revista Brasileira de Aviação Civil & Ciências Aeronáuticas

Artigos

A GESTÃO AEROPORTUÁRIA NO DIREITO BRASILEIRO: COMPETÊNCIAS, LIMITES E COOPERAÇÃO FEDERATIVA

João Marcos Coelho Soares¹

RESUMO

O presente artigo analisa o regime constitucional e infraconstitucional aplicável à infraestrutura aeroportuária no Brasil, com foco na repartição de competências entre União e Municípios e nos limites da atuação municipal sobre o uso e ocupação do solo em áreas aeroportuárias. A partir da Constituição da República de 1988, do Código Brasileiro de Aeronáutica e da regulamentação infralegal da aviação civil, examina-se a centralização normativa da atividade aeroportuária e a caracterização do aeroporto como universalidade jurídica submetida a regime especial. O estudo aborda ainda os instrumentos técnicos de proteção ao voo e zoneamento de ruído, bem como a necessária cooperação federativa para a compatibilização entre planejamento urbano e segurança operacional. Conclui-se que a infraestrutura aeroportuária constitui atividade de interesse nacional predominante, exigindo coordenação institucional e preservação da autonomia do gestor aeroportuário.

Palavras-chave: Infraestrutura Aeroportuária; Direito Aeronáutico; Federalismo; Planejamento Urbano; Autonomia do Gestor Aeroportuário.

¹ Advogado e consultor em Direito Aeronáutico, com sólida experiência na gestão e operação de aeroportos. Atuou na INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, onde ocupou cargos estratégicos, dentre eles o de Superintendente dos Aeroportos de Uberlândia/MG, Aeroporto Internacional Marechal Rondon (Cuiabá/MT), Aeroporto de Vitória/ES e Aeroporto Santos Dumont/RJ. Graduado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Pós-graduado em Direito Civil e Processual Civil (UnAnhanguera) e em Direito Penal e Processual Penal (PUC-GO). MBA em Administração com ênfase em Gestão Empresarial (PUC-GO). Formação específica para Superintendente de Aeroportos pela Universidade de Brasília, com estágio técnico-operacional nos aeroportos do Galeão/RJ, Brasília/DF, Guarulhos/SP e no Aeroporto Internacional Ministro Pistarini – Ezeiza (Buenos Aires/Argentina). Atualmente presta consultoria técnica e jurídica a aeroportos privados, com atuação voltada à governança aeroportuária, regulação, segurança operacional e relações institucionais entre operadores aeroportuários e entes públicos. E-mail: joaomarcos_gyn@hotmail.com

AIRPORT MANAGEMENT IN BRAZILIAN LAW: COMPETENCIES, LIMITS, AND FEDERAL COOPERATION

ABSTRACT

This article analyzes the constitutional and infraconstitutional regime applicable to airport infrastructure in Brazil, focusing on the distribution of competencies between the Union and Municipalities and the limits of municipal action regarding land use and occupation in airport areas. Based on the 1988 Constitution of the Republic, the Brazilian Aeronautical Code, and the infralegal regulations of civil aviation, the normative centralization of airport activity and the characterization of the airport as a legal universality subject to a special regime are examined. The study also addresses the technical instruments for flight protection and noise zoning, as well as the need for federal cooperation to reconcile urban planning and operational safety. It is concluded that airport infrastructure constitutes an activity of predominant national interest, requiring institutional conformity and preservation of the airport manager's autonomy.

Keywords: Airport Infrastructure; Aeronautical Law; Federalism; Urban Planning; Airport Manager Autonomy.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo tem por objetivo analisar os preceitos de natureza constitucional e infraconstitucional que regulam a ocupação e o uso das áreas aeroportuárias no ordenamento jurídico brasileiro, à luz da repartição de competências estabelecida pela Constituição da República de 1988. A gestão de aeroportos, especialmente no que se refere à compatibilização entre a infraestrutura aeroportuária e o ordenamento urbano municipal, tem sido fonte recorrente de controvérsias administrativas e judiciais, notadamente em razão das discussões acerca da competência para legislar sobre o uso e a ocupação do solo em áreas consideradas aeroportuárias e em suas zonas de influência.

A Constituição Federal de 1988 atribui à União a competência para explorar, direta ou indiretamente, os serviços e a infraestrutura aeroportuária, bem como, para legislar privativamente sobre direito aeronáutico e navegação aérea, nos termos dos arts. 21, inciso XII, alínea “c”, e 22, inciso I. Tais dispositivos evidenciam o caráter

estratégico, nacional e supra municipal da atividade aeroportuária, cuja regulação não se limita aos limites territoriais do Município onde o aeroporto se encontra implantado, alcançando impactos diretos sobre a segurança operacional, a regularidade do transporte aéreo e o interesse público nacional.

Nesse contexto, a ocupação do solo no sítio aeroportuário e em seu entorno imediato submete-se a instrumentos técnicos e normativos próprios da aviação civil, tais como o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos (PBZPA), o Plano Básico de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PBZPANA) e o Plano de Zoneamento de Ruído (PZR). Esses instrumentos estabelecem restrições administrativas específicas ao uso e à ocupação do solo, com fundamento na segurança das operações aéreas, na proteção dos auxílios à navegação aérea e na mitigação dos impactos sonoros decorrentes da atividade aeroportuária.

Nos últimos anos, têm-se observado decisões judiciais de primeira instância, bem como, reiterados pronunciamentos dos Tribunais Superiores, que enfrentam a matéria sob diferentes perspectivas. Embora ainda se verifique certa ausência de uniformidade decisória e a existência de questionamentos relevantes, de modo geral, os tribunais vêm reconhecendo a autonomia do operador aeroportuário, especialmente quando amparada na legislação federal e nos instrumentos técnicos que regulam a infraestrutura aeroportuária, em consonância com a Constituição da República de 1988 e com o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Não obstante esse entendimento predominante, persistem controvérsias que exigem do operador aeroportuário não apenas conhecimento técnico-jurídico, mas também habilidade institucional para administrar conflitos e estabelecer interlocução permanente, sobretudo com o Poder Executivo Municipal. Tal articulação mostra-se indispensável diante da competência constitucional dos Municípios para legislar sobre assuntos de interesse local e promover o ordenamento territorial, nos termos do art. 30 da Constituição Federal de 1988, impondo-se a necessária harmonização entre o planejamento urbano municipal e as normas federais que regem a aviação civil.

A aviação civil ocupa, assim, espaço cada vez mais relevante na vida moderna, fazendo com que os mais diversos modelos de aeroportos e aeródromos assumam papel de destaque não apenas no município em que se inserem, mas também nas

áreas contíguas ao sítio aeroportuário e no contexto regional. Essa inserção estratégica propicia a atração de investimentos, a geração de oportunidades de negócios e o fortalecimento da economia local e regional.

O desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária revela-se imprescindível diante do crescimento contínuo da aviação civil e de sua importância para a dinâmica urbana contemporânea. O transporte aéreo possibilita o deslocamento seguro, rápido e eficiente de pessoas e riquezas, conectando regiões distantes e transformando os aeroportos em verdadeiros vetores do desenvolvimento da economia moderna.

Nesse cenário, o transporte aéreo atua como elemento catalisador do desenvolvimento da localidade em que se insere. Ao ampliar o acesso, a conectividade, a velocidade e a integração aos meios de produção, a aviação potencializa a geração de negócios, empregos e serviços, produzindo impactos econômicos e sociais positivos para a cidade e sua área de influência, ao mesmo tempo em que impõe desafios regulatórios que exigem interpretação sistemática e coordenada do ordenamento jurídico.

2 O REGIME JURÍDICO DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA E A REPARTIÇÃO DE COMPETÊNCIAS

O Direito Aeronáutico brasileiro estrutura-se a partir de um modelo constitucional que concentra, de forma inequívoca, na União a competência normativa e operacional sobre a navegação aérea e a infraestrutura aeroportuária. Essa opção do constituinte reflete a natureza estratégica, técnica e nacional do transporte aéreo, cuja regulação demanda uniformidade normativa e coordenação centralizada.

A Constituição da República de 1988 consagrou à União a competência privativa para legislar sobre o Direito Aeronáutico, inserindo-o no mesmo plano de matérias que, por sua essência, transcendem interesses locais ou regionais. Trata-se de um campo jurídico diretamente vinculado à soberania, à segurança nacional, à integração territorial e ao desenvolvimento econômico, o que afasta qualquer possibilidade de fragmentação legislativa.

No mesmo sentido, o texto constitucional atribuiu à União a prerrogativa de explorar, direta ou indiretamente, a navegação aérea e a infraestrutura aeroportuária,

admitindo modelos de delegação compatíveis com o regime de serviços públicos. Essa diretriz constitucional reforça o caráter federal dos aeroportos e aeródromos públicos, independentemente da titularidade dominial das áreas onde se localizam.

O Código Brasileiro de Aeronáutica, editado anteriormente à Constituição de 1988, foi por esta recepcionado e permanece como o principal diploma infraconstitucional disciplinador do setor. O Código estabelece os fundamentos do sistema aeronáutico nacional, define a infraestrutura aeronáutica e organiza o sistema aeroportuário como parte essencial do apoio à navegação aérea, sempre sob coordenação da autoridade aeronáutica federal.

Nesse contexto, os aeródromos públicos são concebidos como unidades integrantes de um sistema nacional, sujeitas a padrões técnicos uniformes, à coordenação centralizada e ao controle regulatório federal. A legislação aeronáutica reconhece, inclusive, a possibilidade de exploração direta pela União, por entidades da administração indireta, por meio de delegações a outros entes federativos ou mediante concessões, sem que isso desnature o caráter federal da atividade.

Destaca-se, ainda, que os aeroportos são juridicamente qualificados como universalidades, equiparadas a bens públicos federais enquanto mantida sua destinação específica, ainda que a União não detenha a propriedade de todos os imóveis que compõem o sítio aeroportuário. Essa peculiaridade jurídica reforça a autonomia funcional da infraestrutura aeroportuária em relação ao ordenamento urbano municipal.

Sob a perspectiva federativa, a relação entre aeroportos e o meio urbano deve ser analisada à luz da repartição constitucional de competências. Embora os Municípios detenham atribuições relevantes no âmbito do ordenamento territorial, do uso e da ocupação do solo urbano, tais competências não possuem caráter absoluto. No campo aeronáutico, prevalece o interesse nacional, o que impõe limites à atuação normativa e administrativa municipal sempre que houver interferência direta na segurança, na regularidade ou na eficiência das operações aeroportuárias.

A lógica que orienta essa repartição é a da predominância do interesse, e não a da exclusividade. Não há interesses puramente locais, regionais ou nacionais de forma isolada, mas sim matérias em que determinado interesse se sobrepõe aos demais. No

caso da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária, a predominância é claramente nacional, o que justifica a centralização normativa e regulatória na esfera federal.

Essa compreensão é fundamental para a análise dos conflitos que envolvem aeroportos e cidades, especialmente no que se refere à autonomia do gestor aeroportuário, à compatibilização com o planejamento urbano e aos limites da atuação municipal. A infraestrutura aeroportuária não se submete ao regime jurídico ordinário dos equipamentos urbanos, mas a um regime especial, moldado pela Constituição e pela legislação aeronáutica, em razão de sua relevância estratégica e sistêmica.

A organização federativa brasileira parte da premissa de que o Município integra o Estado, que, por sua vez, compõe a União, enquanto entidade política indissolúvel. Nesse contexto, não se verifica oposição entre interesses locais e interesses gerais, mas uma relação de convivência orientada pelo critério da predominância. O que diferencia o interesse local do interesse nacional não é a exclusividade, mas o grau de preponderância que determinado tema assume no sistema federativo.

A autonomia municipal, assegurada constitucionalmente, manifesta-se por meio da auto-organização, da auto legislação e da auto administração, exercidas nos limites definidos pela Constituição. A lei orgânica municipal representa a expressão normativa dessa autonomia, devendo observar os parâmetros constitucionais e respeitar a repartição de competências estabelecida no pacto federativo.

No campo do transporte aéreo, entretanto, essa autonomia encontra limites claros. A legislação aeronáutica brasileira estrutura a infraestrutura aeronáutica como um sistema nacional integrado, voltado ao apoio da navegação aérea e à garantia da segurança, regularidade e eficiência das operações. Dentro desse sistema, a infraestrutura aeroportuária ocupa posição central, abrangendo não apenas pistas, pátios e terminais, mas também o conjunto de instalações, equipamentos e facilidades indispensáveis à operação das aeronaves e ao atendimento de passageiros e cargas.

A doutrina especializada reconhece que, ao tratar do transporte aéreo, é indissociável a análise da infraestrutura aeroportuária. O conceito de infraestrutura, nesse campo, deve ser compreendido em sentido amplo, englobando tanto as estruturas físicas destinadas às operações de pouso e decolagem quanto os meios necessários ao controle, à proteção, ao abastecimento, à manutenção e ao abrigo das

aeronaves. Trata-se, portanto, de um complexo funcional que transcende a lógica dos equipamentos urbanos tradicionais.

Essa peculiaridade justifica a submissão das áreas aeroportuárias e de seu entorno a um regime jurídico especial. As propriedades vizinhas aos aeroportos e às instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições específicas, definidas a partir de critérios técnicos voltados à segurança do voo e à mitigação de impactos operacionais. Entre essas restrições destacam-se aquelas decorrentes dos planos de proteção e de zoneamento de ruído, instrumentos fundamentais para disciplinar a ocupação do solo no entorno aeroportuário.

A compatibilização entre o uso e a ocupação do solo urbano e as restrições aeronáuticas constitui um ponto sensível da relação entre aeroportos e Municípios. Embora caiba ao ente municipal promover o ordenamento territorial, essa atribuição deve ser exercida em consonância com as diretrizes técnicas estabelecidas pela autoridade aeronáutica. A atuação municipal, nesse aspecto, não é unilateral, mas integrada, exigindo diálogo institucional com o operador do aeródromo e consideração dos interesses das comunidades do entorno.

Esse modelo cooperativo busca assegurar que o planejamento urbano não comprometa a segurança das operações aéreas nem inviabilize o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária, ao mesmo tempo em que procura mitigar os impactos sobre a população local. A compatibilização do uso do solo, portanto, não representa uma ingerência indevida da União sobre o Município, mas a aplicação concreta do princípio da predominância do interesse nacional em matéria aeronáutica.

Por fim, cumpre destacar que as áreas aeroportuárias não se submetem ao regime jurídico ordinário das locações urbanas. A utilização desses espaços obedece a regras próprias, decorrentes de sua destinação pública específica e de sua inserção no sistema aeronáutico nacional. Essa excepcionalidade reforça a autonomia funcional da administração aeroportuária e evidencia que o aeroporto não pode ser tratado como simples equipamento urbano, mas como infraestrutura estratégica submetida a disciplina jurídica própria.

A regulação infralegal da aviação civil brasileira reforça o modelo de coordenação institucional entre o operador de aeródromo, os entes municipais e as

comunidades do entorno. As normas expedidas pela autoridade aeronáutica estabelecem que, uma vez definidos e aprovados os instrumentos de zoneamento de ruído, incumbe ao operador do aeródromo promover ações de compatibilização do uso do solo, em diálogo com os Municípios abrangidos e com a população local, sempre sob acompanhamento regulatório federal.

Esse arranjo normativo evidencia que a aviação, seja em sua vertente pública ou privada, permanece integralmente submetida ao regime jurídico do Direito Aeronáutico e às regras da navegação aérea, o que atrai, de forma predominante, a competência da União. A atuação municipal, nesse contexto, não se projeta sobre a atividade aeronáutica em si, mas se limita aos aspectos urbanísticos que não interfiram na segurança, na regularidade ou na eficiência das operações aeroportuárias.

Sob essa perspectiva, o funcionamento dos estabelecimentos empresariais localizados em áreas aeroportuárias submete-se prioritariamente à normatização e à fiscalização das autoridades aeronáuticas. A administração aeroportuária exerce competência própria sobre o conjunto do sítio aeroportuário, inclusive no que se refere à organização interna dos espaços e à destinação das áreas afetadas à atividade-fim.

Todavia, é possível reconhecer uma atuação complementar dos órgãos locais no que se refere a atividades de natureza comum, desenvolvidas por concessionários ou permissionários de uso de áreas aeroportuárias, desde que tais atividades não estejam diretamente vinculadas às normas de proteção da aviação civil. Nesse campo, enquadram-se, por exemplo, atividades comerciais acessórias, como estabelecimentos de alimentação, varejo ou prestação de serviços, cuja fiscalização municipal não pode, contudo, atingir ou condicionar o funcionamento do aeroporto enquanto infraestrutura aeronáutica.

Dessa forma, não se mostra juridicamente admissível que o Município condicione a concessão de alvarás comerciais à apresentação de documentos relacionados à regularidade do aeroporto como um todo, tampouco que imponha sanções à administração aeroportuária em razão de eventual descumprimento de normas locais por estabelecimentos individuais. O aeroporto deve ser compreendido como um complexo unitário, dotado de regime jurídico próprio, não se confundindo com a soma isolada de suas atividades internas.

A doutrina especializada é firme ao reconhecer que os bens afetos às atividades aeroportuárias compõem uma universalidade funcional, cuja unidade decorre da destinação comum ao apoio da navegação aérea. Áreas operacionais, terminais, instalações administrativas, serviços auxiliares, espaços destinados a órgãos públicos e atividades comerciais apropriadas integram um mesmo conjunto jurídico, organizado de forma coordenada para viabilizar o transporte aéreo com segurança e eficiência.

Enquanto mantida essa destinação específica, o aeroporto deve ser tratado como patrimônio autônomo, equiparado, em seu conjunto, a bem público federal, ainda que existam diferentes regimes de propriedade sobre os imóveis que o compõem. Essa condição de universalidade confere ao sítio aeroportuário uma proteção jurídica especial, afastando a aplicação fragmentada de regimes normativos incompatíveis com sua natureza sistêmica.

A concepção do aeroporto como unidade autônoma e bem coletivo, encontra respaldo na teoria civilista das universalidades, segundo a qual uma pluralidade de bens singulares pode ser juridicamente considerada como um todo, em razão de sua destinação unitária. No caso da infraestrutura aeroportuária, essa destinação é inequívoca: assegurar o exercício da atividade aeronáutica e o adequado funcionamento do sistema de transporte aéreo.

Conclui-se, portanto, que a Constituição da República reservou à União a titularidade do serviço público de administração aeroportuária, compreendendo, nesse conceito, as atividades de implantação, ampliação, manutenção e operação dos aeródromos. A autorização para o desenvolvimento dessas atividades em imóveis afetados à infraestrutura aeroportuária insere-se no âmbito da competência federal, não havendo espaço para ingerências municipais que comprometam ou condicionem o exercício de uma atividade intensamente regulada e de interesse nacional predominante.

3 CONCLUSÃO

A regulação do sistema de aviação civil brasileiro caracteriza-se por elevada complexidade institucional e normativa, decorrente tanto da natureza estratégica do

transporte aéreo quanto da multiplicidade de órgãos federais envolvidos em sua organização, fiscalização e controle. Trata-se de um setor em que coexistem estruturas da Administração Pública direta e indireta, além de órgãos militares especializados, todos atuando de forma integrada em um sistema de alcance nacional e internacional.

Nesse arranjo, a União exerce papel central e indelegável. A Constituição da República e a legislação infraconstitucional atribuíram ao ente federal a competência para legislar, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, consolidando um modelo que privilegia a uniformidade normativa, a segurança operacional e a eficiência do sistema de transporte aéreo.

A criação da Agência Nacional de Aviação Civil representou marco relevante na consolidação desse modelo regulatório. À Agência foi atribuída a condição de Autoridade de Aviação Civil, incumbida de regular e fiscalizar tanto as operações aéreas quanto a infraestrutura aeroportuária, em consonância com as diretrizes estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo. Esse conceito passou a coexistir com o de Autoridade Aeronáutica, sem que houvesse ruptura, mas sim complementaridade funcional.

Paralelamente, órgãos como o Departamento de Controle do Espaço Aéreo e o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, vinculados ao Comando da Aeronáutica, desempenham funções essenciais relacionadas ao controle do espaço aéreo, à proteção ao voo e à investigação de ocorrências aeronáuticas, reforçando o caráter sistêmico e integrado da aviação civil no Brasil.

Importa destacar que a competência federal sobre a infraestrutura aeroportuária alcança não apenas os aeroportos públicos, mas também os privados. Ainda que o aeródromo seja explorado por particulares, permanece submetido às normas técnicas e regulatórias federais, especialmente no que se refere à segurança operacional, à proteção ao voo e à padronização dos serviços. A titularidade privada não descaracteriza a natureza pública da atividade aeronáutica nem afasta o interesse nacional predominante que justifica a centralização normativa.

Nesse cenário, os Estados e Municípios exercem atribuições de caráter complementar e suplementar, especialmente nos aspectos relacionados ao acesso viário, à mobilidade urbana, à infraestrutura do entorno, à segurança pública e às

questões ambientais. Todavia, tais competências devem ser exercidas de forma harmônica com o regime jurídico aeronáutico, sem interferir nas atividades-fim do aeroporto ou impor condicionantes incompatíveis com sua natureza jurídica e funcional.

A participação do Poder Executivo Municipal revela-se especialmente relevante no processo de planejamento urbano, sobretudo para assegurar a compatibilização entre o Plano Diretor da Cidade e o planejamento aeroportuário. Essa atuação cooperativa não se confunde com ingerência sobre a administração aeroportuária, mas representa aplicação concreta do federalismo de cooperação, orientado pela predominância do interesse nacional em matéria aeronáutica.

Iniciativas recentes da autoridade reguladora, voltadas à orientação e ao fortalecimento da atuação municipal no desenvolvimento aeroportuário, reforçam essa perspectiva colaborativa. O diálogo institucional entre gestores aeroportuários e administrações municipais mostra-se fundamental para o desenvolvimento sustentável dos aeroportos brasileiros, sem prejuízo da segurança, da eficiência operacional e da autonomia do gestor aeroportuário.

Conclui-se, assim, que a infraestrutura aeroportuária brasileira está inserida em um regime jurídico especial, fortemente centralizado na esfera federal, mas que admite e demanda a atuação coordenada dos demais entes federativos. A correta compreensão dessa arquitetura institucional é pressuposto indispensável para a análise da autonomia do gestor aeroportuário e para a adequada solução dos conflitos que emergem da interface entre aeroportos e o meio urbano.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 23 dez. 1986.

BRASIL. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 28 set. 2005.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 161, Emenda nº 04.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Guia de Boas Práticas: A Participação das Prefeituras no Desenvolvimento dos Aeroportos Brasileiros. Brasília: ANAC, 2023.

WELLS, Alexander T.; YOUNG, Seth B. Aeroportos: Planejamento e Gestão. 6. ed. Porto Alegre: Bookman, 2014.

Notas de Rodapé

1. BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, arts. 21, XII, “c”, e 22, I.
2. Sobre conflitos entre normas aeronáuticas federais e legislação urbanística municipal, ver jurisprudência consolidada dos Tribunais Superiores.
3. Os instrumentos PBZPA, PBZPANA e PZR encontram fundamento no Código Brasileiro de Aeronáutica e na regulamentação da ANAC.
4. A finalidade desses instrumentos é a segurança operacional, a proteção ao voo e a mitigação de impactos sonoros.
5. A centralização normativa do Direito Aeronáutico decorre da natureza estratégica e nacional do transporte aéreo.
6. BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).
7. A infraestrutura aeroportuária é tratada pela legislação como sistema nacional integrado.
8. WELLS, Alexander T.; YOUNG, Seth B. Aeroportos: Planejamento e Gestão. 6. ed. Porto Alegre: Bookman, 2014.
9. A qualificação dos aeroportos como universalidades decorre da aplicação da teoria civilista das universalidades.
10. Código Civil brasileiro, art. 90.
11. O critério da predominância do interesse orienta a repartição de competências federativas.
12. A compatibilização do uso do solo deve ocorrer de forma cooperativa entre operador, Município e comunidade.
13. BRASIL. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 161.
14. BRASIL. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.
15. A cooperação federativa é pressuposto para o desenvolvimento sustentável da infraestrutura aeroportuária.

