



RELATÓRIO ANUAL DE RUÍDO AERONÁUTICO

Aeroporto de Jacarepaguá - SBJR

REG-MAM-SBJR-017

Revisão 00

Março, 2025

Título: Relatório Anual de Ruído Aeronáutico – Aeroporto de Jacarepaguá (SBJR)

ELABORAÇÃO	OBJETIVO
Bárbara Cirillo	O Relatório Anual de Ruído Aeronáutico tem por objetivo informar sobre o assunto e apresentar as ações realizadas no âmbito da Comissão de ruído aeronáutico e sua gestão, no ano de 2024, no Aeroporto de Jacarepaguá.

**RELATÓRIO ANUAL DE RUÍDO AERONÁUTICO
AEROPORTO DE JACAREPAGUÁ - SBJR**

APROVAÇÃO

Thaís Sena Coordenadora de Gestão Integrada	Rogério Prado CEO Pax Aeroportos
---	--

REFERÊNCIA NORMATIVA

Este procedimento tem como base referencial:
Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 161 - Emenda nº 04 – 01 de abril de 2021

CONTROLE DE REVISÃO

REVISÃO	DATA	DESCRIÇÃO DA MUDANÇA
00	27/03/2025	Emissão inicial

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO	4
2. INFORMAÇÕES GERAIS DO AEROPORTO DE JACAREPAGUÁ – SBJR	4
3. ESTATÍSTICA DE MOVIMENTAÇÃO	7
4. CURVA DE RUÍDO	8
5. ANÁLISE DA PAISAGEM	10
6. COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DO RUÍDO AERONÁUTICO.....	11
7. REGISTRO DE RECLAMAÇÕES.....	12
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS	12
9. ANEXOS.....	12

1. APRESENTAÇÃO

A PRS Aeroportos (PAX Aeroportos), inscrita no CNPJ 48.534.024/0001-57, sagrou-se vencedora do leilão do Bloco de Aviação Geral (RJ-SP) da 7ª Rodada de Concessão de Aeroportos, realizado pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC em 18/08/2022, composto pelos Aeroportos Campo de Marte (SBMT) e de Jacarepaguá– Roberto Marinho (SBJR).

A concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes do Bloco Aviação Geral foi celebrada, em 28/03/2023, por meio Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2023 – Aviação Geral, conforme Extrato de Concessão publicado no Diário Oficial da União em 29/03/2023.

Em 01/09/2023 a PAX Aeroportos assumiu as operações do Aeroporto de Jacarepaguá - SBJR, sucedendo a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO.

2. INFORMAÇÕES GERAIS DO AEROPORTO DE JACAREPAGUÁ – SBJR

Localizado na Barra da Tijuca, uma das áreas que mais cresce na cidade do Rio de Janeiro, o Aeroporto de Jacarepaguá tem também uma posição geográfica privilegiada para voos offshore que servem as plataformas de petróleo da Bacia de Santos, a mais promissora da nossa plataforma continental.

A operação do aeroporto é composta por voos executivos, voos offshore, bem como voos diários de ponte aérea, operados pela Azul Conecta da Barra para Congonhas e taxi aéreo. Atualmente o horário de operação do Aeroporto é das 06:00 às 22:00 e o seu sítio aeroportuário engloba: uma pista de pouso e decolagem de 900m de comprimento por 30m de largura; estacionamento de aeronaves com 50 posições; pátio de aeronaves com 46.900 m²; um terminal de passageiros (TPS) com 225,84 m²; um Posto de Abastecimento Aéreo (PAA); uma Seção Contra Incêndio (SCI); hangares e outras áreas alugadas por terceiros para fins comerciais.

Quadro 1: Informações básicas do Aeroporto de Jacarepaguá – SBJR.**IDENTIFICAÇÃO****Dados do Empreendedor:** PAX Aeroportos S.A.**CNPJ:** 48.534.024/0002-38**Inscrição Estadual:** Isento**Nome do Empreendimento:** Aeroporto de Jacarepaguá – Roberto Marinho**Sigla ICAO:** SBJR**Sigla IATA:** RRJ**Endereço:** Avenida Ayrton Senna, nº 2541**CEP:** 22775-002**Bairro:** Barra da Tijuca**Cidade:** Rio de Janeiro - RJ**HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO**

06h00min até 23h00min (horário local)

CARACTERIZAÇÃO FÍSICA E OPERACIONAL**Área patrimonial:** 1.287.729,35 m²**Pista de Pouso e Decolagem:** 900 m x 30 m**Número das Cabeceiras:** 03 / 21**Pátio de Aeronaves:** 46.900 m²**Terminal de Passageiros:** 225,84 m²**REPRESENTANTE LEGAL**Rogério Augusto Prado
Gestor do Aeroporto e CEO

Título: Relatório Anual de Ruído Aeronáutico – Aeroporto de Jacarepaguá (SBJR)

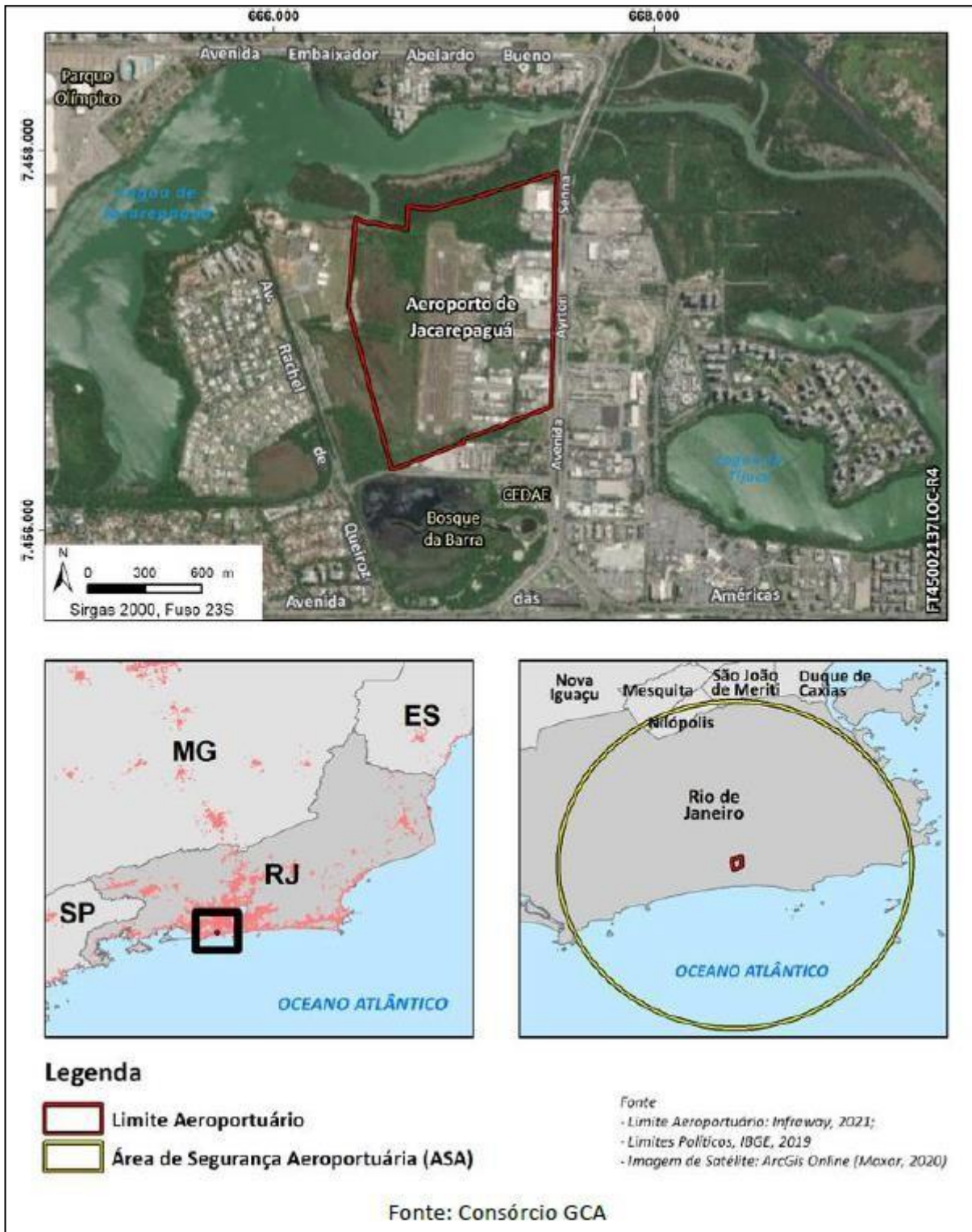


Figura 1: Localização do Aeroporto de Jacarepaguá – SBJR.

3. ESTATÍSTICA DE MOVIMENTAÇÃO

De acordo com as informações registradas, foram realizados mais de 109 mil movimentos de aeronaves no Aeroporto de Jacarepaguá, durante o ano de 2024. Analisando a estatística de movimentação, é possível observar que não existe uma sazonalidade na operação, porém os maiores números de pousos e decolagem foram registrados em Agosto/2024 (11.340 mov.), Setembro/2024 (11.232mov.) e Dezembro/2024 (12.065 mov).

Dentre o montante de pousos e decolagens verificou-se que cerca de 80% dessa movimentação se deu predominantemente pela cabeceira 21, conforme gráfico abaixo.

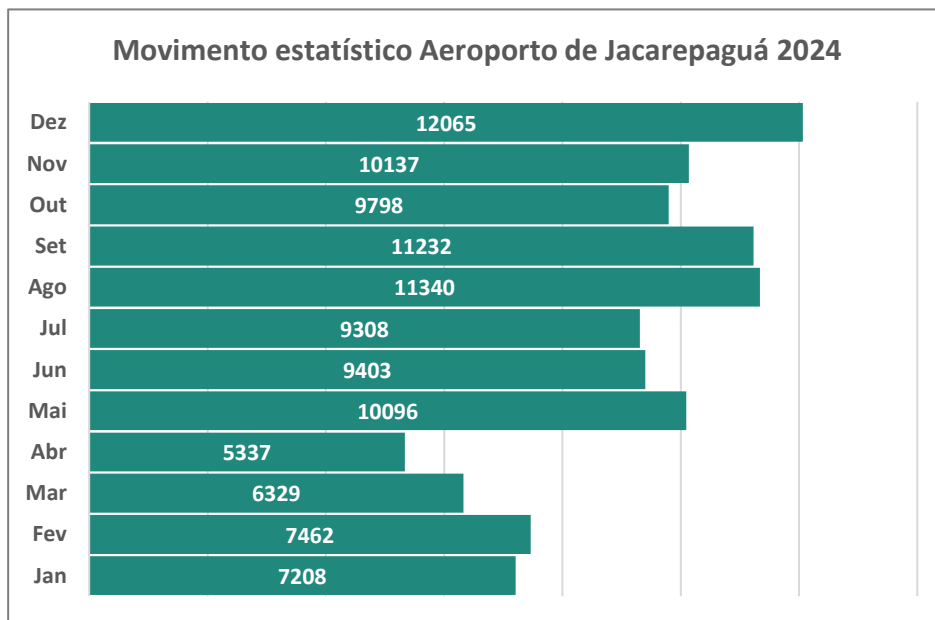


Gráfico 1: Número de pousos e decolagens em 2023 no Aeroporto de Jacarepaguá.

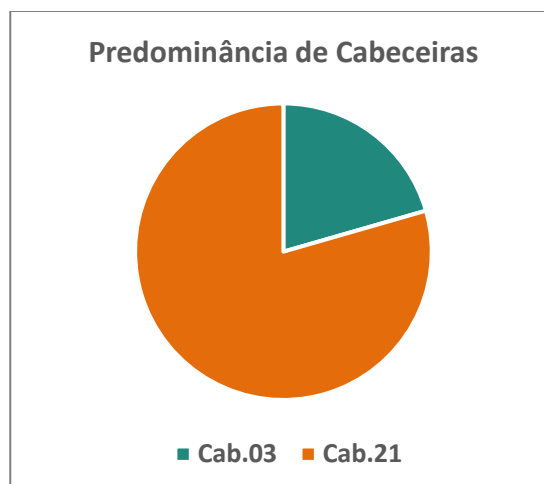


Gráfico 2: Predominância de cabeceiras.

4. CURVA DE RUÍDO

As curvas de ruído do Aeroporto de Jacarepaguá registradas na Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, foram elaboradas pelo antigo operador aeroportuário INFRAERO em 2022.

As curvas apresentadas pelo antigo operador para o cenário atual consideraram um total de 67.032 movimentos de aeronaves. Já as curvas que retratam a situação futura, consideraram a capacidade máxima do aeroporto na sua implantação final, com 191.000 movimentos. A Figura 2 abaixo demonstra as curvas validades pela ANAC.

, porém este número está muito além da realidade operacional do aeroporto, cujo número é de aproximadamente 99 mil movimentos em 2023, não traduzindo o real impacto sonoro nas regiões adjacentes. Já as curvas calculadas para o cenário futuro consideraram um montante de 523 movimentos por dia.

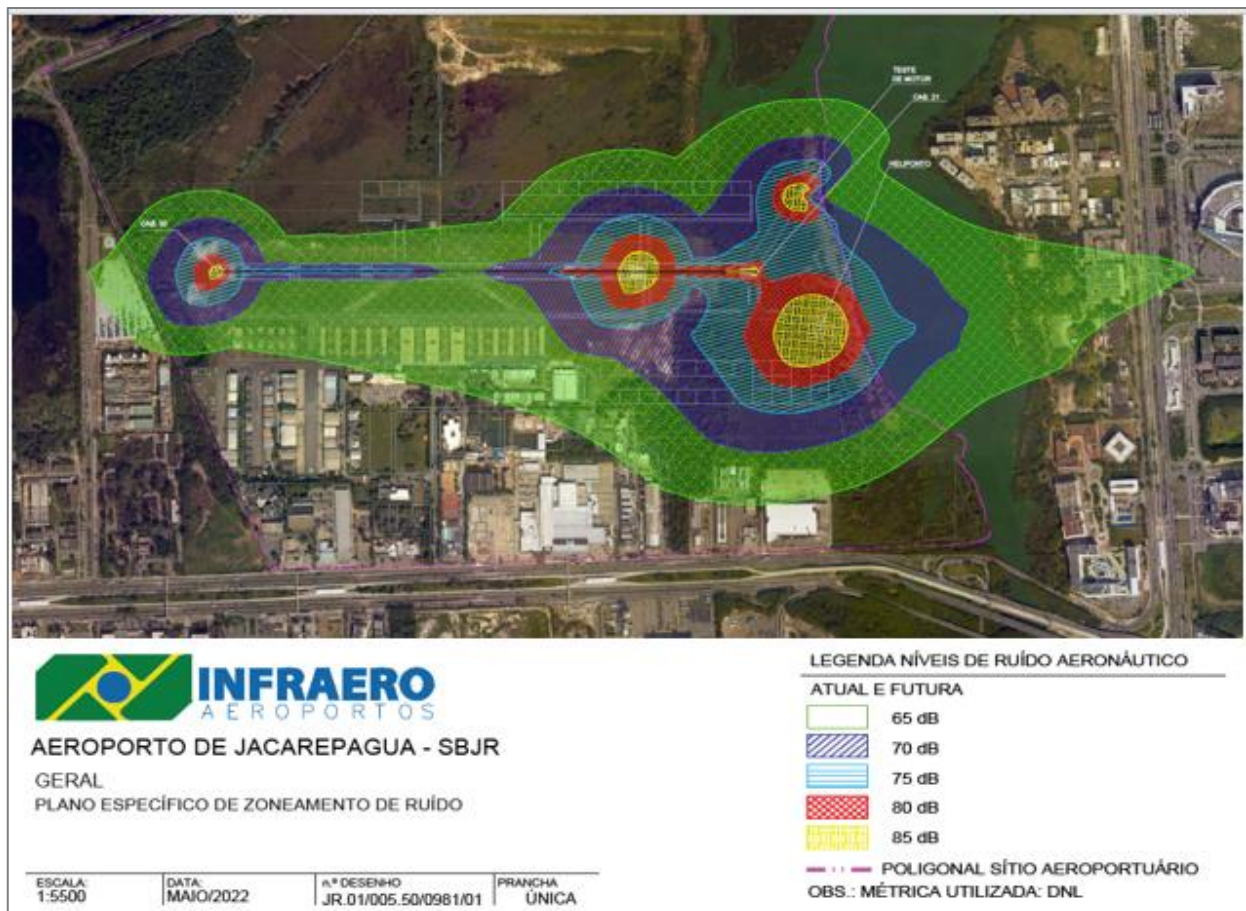


Figura 2: Plano Específico de Zoneamento de Ruído – PEZR do Aeroporto de Jacarepaguá – SBJR.

Vale destacar que as referidas curvas estão registradas na ANAC, porém em consulta não foi localizada a Portaria da SIA que estabelece sua aprovação. Dito isso, a PAX Aeroportos está atualizando o Plano Específico de Zoneamento de Ruído – PEZR do Aeroporto de Jacarepaguá as curvas de ruído para que em 2024 as mesmas sejam devidamente protocoladas na Agência. Para a elaboração das curvas de ruído atuais, estão sendo considerados 98.915 mil movimentos registrados em 2023, sendo que desse total 72,7% dos movimentos são aeronaves de asa rotativa e 27,3% de aeronaves de asa fixa, com predominância de operação pela cabeceira 21. Para as curvas de ruído futuras, foram consideradas o cenário do ano de 2052, com 153.300 mil movimentos, sendo 59,8% de aeronaves de asa rotativa e 40,02% de asa fixa. Com isso as novas curvas ficarão mais próximas da realidade operacional do aeroporto. Tão logo os ajustes sejam concluídos, o novo PEZR será encaminhado à ANAC para a sua respectiva análise e posterior aprovação.

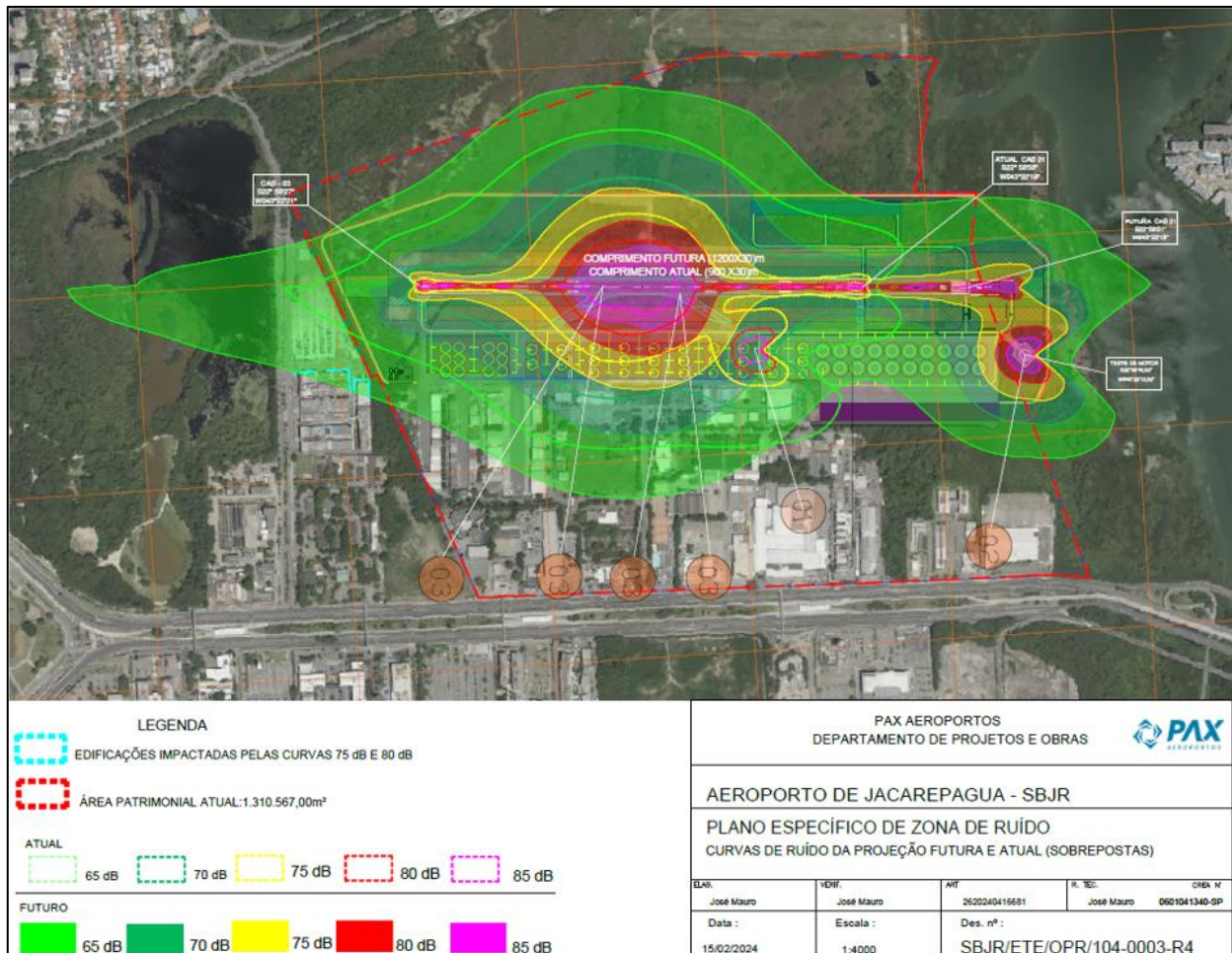


Figura 3: Croqui inicial das curvas de ruído atualizado (situação atual de 2023 e futura de 2052).

5. ANÁLISE DA PAISAGEM

De acordo com a Lei Complementar nº 270 de 16 de janeiro de 2024, que institui a revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável no Município do Rio de Janeiro e dá outras providências, o Aeroporto de Jacarepaguá está inserido na Macrozona de Uso Sustentável, que é composta por áreas de significativo valor ambiental e paisagístico com ocupação de baixa densidade, áreas protegidas e de transição com áreas urbanas.

São diretrizes prioritárias para a Macrozona de Uso Sustentável: a) limitar o adensamento construtivo e a intensidade da ocupação de forma a promover um ambiente de transição em torno das áreas protegidas; e b) promover a mistura de usos de baixo impacto e baixa intensidade de ocupação, não geradores de viagens e ruídos.

Rodeado por Macrozonas de Proteção Integral, Controle Ocupacional e de Requalificação Urbana, a somatória das regiões circunvizinhas contemplam a Zona do Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá – ZPP, que têm por objetivo controlar a expansão urbana e preservar a geografia do lugar e suas belezas naturais, de modo a conciliar urbanização e preservação da natureza.

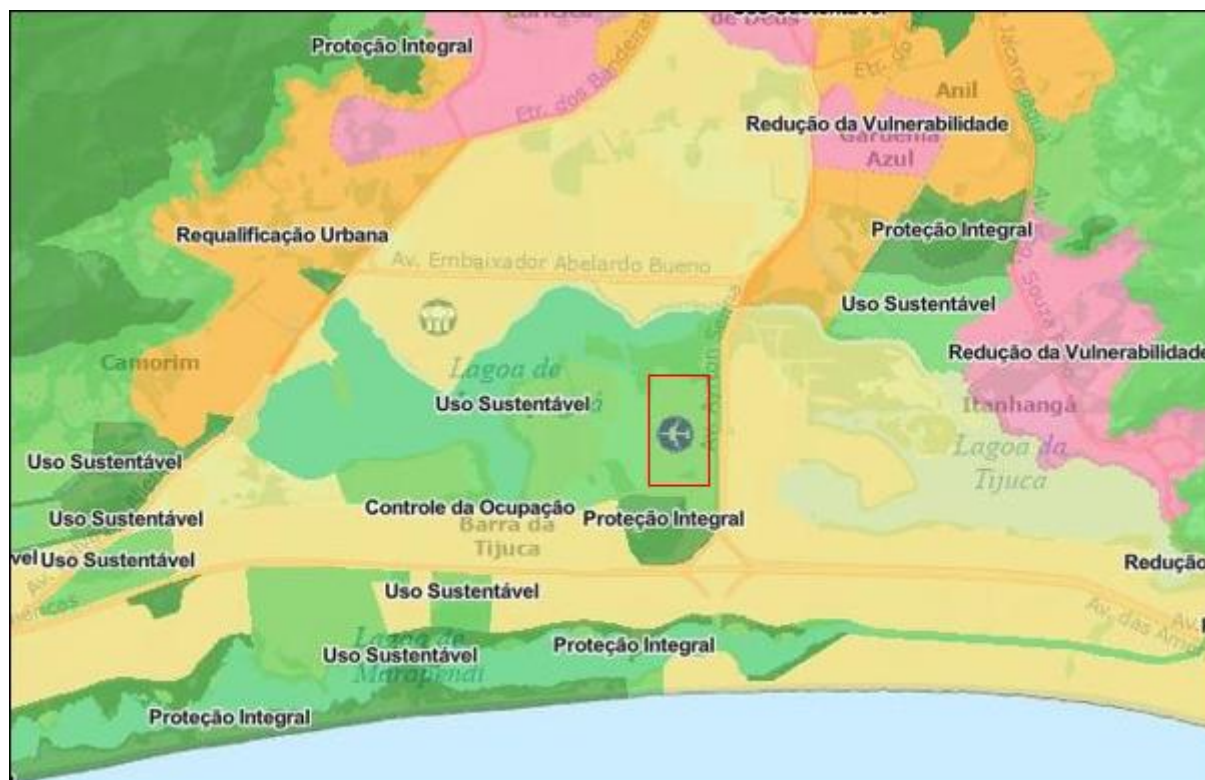


Figura 4: Macrozoneamento segundo Plano Diretor do Rio de Janeiro nº 270/2024.
(Fonte: mapas.rio.rj.gov.br)

Considerando a ausência de ocupação por residências nas proximidades adjacentes do sítio aeroportuário, e a representação prévia da curva de ruído para o cenário atual, é possível observar que a operação aeroportuária não provoca impactos sonoros na circunvizinhança, estando de acordo com as premissas do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 161 – Emenda 04 de 2024. Entretanto, a observação apenas poderá ser concluída quando da aprovação das novas curvas pela ANAC.

6. COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DO RUÍDO AERONÁUTICO

A instituição da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico – CGRA tem como objetivo promover a discussão de questões relacionadas ao ruído aeronáutico, junto a órgãos externos e comunidades circunvizinhas, além de propor medidas para monitorar o ruído, identificar os locais mais críticos, controlar e embasar ações para mitigar o problema e outras atividades. A referida Comissão é composta por funcionários dos aeroportos, representantes das comunidades do entorno, de órgãos ambientais, da torre de controle, além de autoridades dos municípios abrangidos pelo PZR, dentre outros envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico, gestão do uso do solo e operações no aeródromo.

Em dezembro de 2024 foi realizada a primeira Reunião da Comissão de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico do Aeroporto de Jacarepaguá, no formato online, com a participação de representantes da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, cuja ata de reunião está disponível no Anexo 01 desse relatório.

Como meta para o próximo ano de operação, 2024, a PAX Aeroportos instituirá a Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico – CGRA, convidando entidades externas para participação das reuniões semestrais e discussão do assunto junto à comunidade circunvizinha ao aeroporto. Também deverá ser mantido um canal de comunicação em seu sítio eletrônico para registro de reclamações, sugestões e/ou informações.

7. REGISTRO DE RECLAMAÇÕES

A PAX Aeroportos possui em seu sítio eletrônico, conforme link abaixo, o canal de ouvidoria para registro de eventuais reclamações, e sugestões, a cerca do ruído aeronáutico objetivando o tratamento adequado, por equipe técnica especializada, em casos de identificação de ruídos em áreas vizinhas a este Aeroporto:

[Canal Ouvidoria | PAX Aeroportos](#)

Ademais, cabe aqui ressaltar que o Aeroporto de Jacarepaguá não recebeu reclamações referente a ruído aeronáutico entre o período de 2023, após asunção da operação pela PAX, corroborando com a condição apresentada no croqui inicial das novas curvas de ruído.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Aeroporto de Jacarepaguá continua gerenciando as questões relacionadas ao ruído aeronáutico e seus impactos, conforme diretrizes do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 161.

O aeroporto possui um Plano Específico de Zoneamento de Ruído – PEZR cadastrado na ANAC em 2022, porém o estudo está em processo de atualização, visando estar compatível com as características operacionais previstas pós assunção da PAX Aeroportos.

Por fim, a concessionária manterá a gestão do ruído junto aos stakeholders, para identificar e mitigar sobre os possíveis impactos causados pela operação, atendendo assim, em totalidade, as premissas do RBAC nº161/2024.

9. ANEXOS

Anexo 01 - Ata da 1ª Reunião da Comissão de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico do Aeroporto de Jacarepaguá – SBJR.

1ª Reunião de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico do Aeroporto de Jacarepaguá realizada em 09/12/2024.**PAUTA DA REUNIÃO:** Análise do relatório de Gerenciamento de ruído aeronáutico do ano de 2024.**PARTICIPANTES**

Nome	Setor	Aeroporto
Thaís Balter	SGI	SBMT e SBJR
Bárbara Cirillo	Meio Ambiente	SBMT
José Mauro de Figueiredo	Gerente de Operações	SBMT e SBJR
Alan Costa Coutinho	Manutenção	SBMT e SBJR
Antônio Correa	SMPUB	-
Pedro Durão	SMPUB	-

No dia 09 de dezembro de 2024, às 10 horas e 00 minutos, deu-se início à reunião Gerenciamento de ruído aeronáutico do aeroporto de Jacarepaguá SBJR, sob gestão da Concessionária PAX Aeroportos.

Esta reunião é realizada semestralmente com os principais agentes externos com o objetivo de compartilhar o monitoramento da medição de ruído, identificar locais críticos em níveis sonoros e adotar medidas mitigadoras cabíveis as curvas de ruído fora dos parâmetros estabelecidos.

SBJR

Thaís Balter reforçou o objetivo da reunião e enfatizou que a pauta desta agenda está relacionada ao ruído especificamente causado pelas aeronaves que operam no sítio aeroportuário de Jacarepaguá.

Foi mencionado por Thaís a importância da participação dos órgãos externos, comunidades circunvizinhas e entre outras áreas de interesse, pontuou que a PAX Aeroportos informou sobre a reunião de CGRA aos demais envolvidos, porém não recebeu resposta/confirmação de todos os convidados.

O foco principal da reunião, além de comunicar a sistemática de monitoramento do ruído desenvolvida no aeroporto, é propor ações mitigadoras e estratégias de correção para níveis de ruídos não aceitáveis e assim promover melhorias futuras baseada no cenário atual.

Thaís apresentou os membros da comissão de gerenciamento de ruído aeronáutico a qual é representada por funcionários do aeroporto.

Divulgado aos presentes o canal de comunicação do aeroporto via ouvidoria. O link de acesso encontra-se disponível no site da PAX Aeroportos.

Thaís fez um breve relato sobre o processo de concessão do aeroporto de Jacarepaguá e do aeroporto de Campo de Marte. A concessão iniciou em 01 de setembro de 2023, sucedendo a operação da INFARERO. A variedade de serviços/operações desenvolvidas no aeroporto foram apresentadas aos presentes.

No que tange ao ruído aeronáutico, Thaís Balter apresentou o relatório de análise das curvas de ruído, emitido julho e revisado em novembro de 2024. Neste relatório foram consideradas os tipos de operação do aeroporto, o horário operacional, as informações sobre infraestrutura aeroportuária e suas características físicas e a localização geográfica do sítio aeroportuário.

Para o estudo de ruído foi considerado o levantamento da movimentação anual e a predominância das cabeceiras. Identificado, após estudo, que a predominância de movimentação está na cabeceira 21.

José Mauro demonstrou a curva de ruído realizada pela INFRAERO a qual considerava as pistas, área de testes de motores e outras áreas dentro do limite aeroportuário. O estudo de previsão futura nas curvas de ruído será baseado nos 30 anos de concessão.

Foram apresentadas as curvas de ruído presente do relatório de nov/2024, porém José Mauro comentou que a ANAC solicitou mudanças nas posições de helicópteros, sendo assim haverá alterações nas curvas de ruído atual. Hoje, as curvas mais intensas de ruído estão no pátio de aeronaves e isso será ajustado após a alteração da posição das aeronaves para a pista.

José Mauro expos o mapa de ruído com o ajuste solicitado pela ANAC e informou que as zonas mais intensas estão concentradas internamente e não ultrapassam a área do sítio aeroportuário. A simulação foi feita com o tráfego atual.

Thaís Balter apresentou a macrozona sustentável, e informou que não temos ocupação por residências nas proximidades adjacentes ao sítio aeroportuário e através de estudos da curva de ruído é possível concluir que a atividade aeroportuária não provoca impactos sonoros na circunvizinhança.

José Mauro acrescentou que as curvas de ruído e as simulações são realizadas com base nos procedimentos normais de pouso e decolagens das aeronaves, ainda relatou que hoje as aeronaves possuem orientação do DECEA para seguir os procedimentos estabelecidos, contou que a metodologia precisa ser cumprida pelas aeronaves visto que a ausência do seguimento destes procedimentos pode provocar aumento/alterações nas curvas de ruído.

Antônio Correa reforçou a importância de troca de informações com a Concessionária Pax, relatou que existem adensamento previsto próximo ao aeroporto. Reforçou a importância da presença do subprefeito da Barra para as próximas reuniões de CGRA, o qual tem acesso aos demais contatos que sofrem influência do ruído aeronáutico.

Thaís Balter destacou que durante o período de 2023 a Concessionária PAX não recebeu, por nenhum meio de comunicação, reclamações de terceiros sobre ruídos aeronáuticos.

Antônio Correa indicou pesquisar na Prefeitura se existem reclamações registradas no entorno do aeroporto. Segundo Pedro Durão, há relatos de ruído junto a Prefeitura sobre reclamações no entorno do sítio aeroportuário, possivelmente ruídos acima de 100dc. Contudo, é importante avaliar com mais detalhes os processos recebidos. Os arquivos disponíveis serão encaminhados à Concessionária PAX.

Thaís Balter resumiu as próximas ações que precisam ser discutidas na próxima CGRA, são elas:

- (i) Realizar convite ao subprefeito da Barra;
- (ii) Apresentar as curvas de ruído atualizada e suas tratativas;
- (iii) Avaliar as reclamações informadas por Pedro Durão com e expor tomada de ações, se couber.

Para destacar, Antônio Correa comentou sobre a importância dos demais aeroportos da cidade do Rio de Janeiro e expressou a relevância operacional do Aeroporto Galeão. Expôs a preocupação sobre a capacidade operacional de cada aeroporto. Destacou, também, que o Galeão possui um excelente posicionamento geográfico e é um Hub importante para a cidade e que não pode ser perdido. Segundo Antônio, os aeroportos regionais, como o aeroporto de Jacarepaguá, precisam continuar operando de forma regional. Em sua visão, a Prefeitura tem muito claro quais são os tipos de operação de cada aeroporto da cidade do Rio de Janeiro.



Tipo de documento: **Registro**

Código: **REG-SGQ-CORP-001**

Revisão: **00**

Data: **26/03/2024**

Página: **3/3**

Título: Ata de reunião

Thais Balter, agradeceu a presença de todos, se colocou disponível para solucionar dúvidas e informou que a próxima reunião está prevista para o primeiro semestre de 2025.

A reunião chegou ao seu término às 10 horas e 43 minutos.