



RELATÓRIO ANUAL DE RUÍDO AERONÁUTICO

Aeroporto Campo de Marte - SBMT

REG-MAM-SBMT-026

Revisão 01

Janeiro, 2026

Título: Relatório Anual de Ruído Aeronáutico – Aeroporto Campo de Marte (SBMT)

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 2025, no Aeroporto Campo de Marte.

**RELATÓRIO ANUAL DE RUÍDO AERONÁUTICO
AEROPORTO CAMPO DE MARTE - SBMT**

APROVAÇÃO

Tamara Oliveira Diretora Jurídica	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	28/01/2026	Emissão inicial

Título: Relatório Anual de Ruído Aeronáutico – Aeroporto Campo de Marte (SBMT)

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO	4
2. INFORMAÇÕES GERAIS DO AEROPORTO CAMPO DE MARTE - SBMT	4
3. ESTATÍSTICA DE MOVIMENTAÇÃO	6
4. CURVAS DE RUÍDO	7
5. ANÁLISE DA PAISAGEM	9
6. COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DO RUÍDO AERONÁUTICO	11
7. REGISTRO DE RECLAMAÇÕES	14
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS	14
9. ANEXOS.....	15

1. APRESENTAÇÃO

O RBAC 161 estabelece as premissas para o gerenciamento do ruído aeronáutico nos aeródromos, fundamentadas nos princípios do balanceamento entre o desenvolvimento da aviação civil, a segurança operacional, a proteção ao meio ambiente e a qualidade de vida das comunidades do entorno.

O ruído aeronáutico configura-se como um dos principais aspectos ambientais associados às operações aeroportuárias, podendo gerar impactos potenciais sobre as áreas sensíveis localizadas no entorno do aeródromo. Dessa forma, o monitoramento sistemático, a análise técnica dos níveis sonoros e a avaliação de conformidade com os parâmetros estabelecidos no RBAC 161 e na legislação ambiental aplicável constituem instrumentos essenciais para o adequado gerenciamento desse aspecto ambiental.

O presente Relatório Anual de Ruído Aeronáutico tem como objetivo apresentar os resultados do monitoramento, da avaliação e da gestão dos níveis de ruído decorrentes das operações aeronáuticas ao longo do período de referência, em atendimento à legislação ambiental vigente, às condicionantes do licenciamento ambiental e às diretrizes estabelecidas pelo Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 161, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

2. INFORMAÇÕES GERAIS DO AEROPORTO CAMPO DE MARTE - SBMT

Localizado no bairro de Santana, região com grande potencial de crescimento empresarial na cidade de São Paulo. Fundado em 1920, Campo de Marte opera essencialmente com aviação geral, executiva e táxi aéreo, e embora não possua linhas aéreas regulares, é um dos maiores em movimento operacional do Brasil.

O sítio aeroportuário possui uma área total de 211 hectares, sendo dividida em 99 hectares de área civil, administrada pela PAX Aeroportos, e 112 hectares de área militar, sob responsabilidade da Força Aérea Brasileira - FAB.

O Aeroporto Campo de Marte funciona das 06h00 às 23h00, possuindo uma pista de pouso e decolagem de 1.400 metros de extensão por 45 metros de largura e quatro pistas de taxiamento. Atualmente ao aeroporto conta com 21 posições de asa fixa, 01 de asa rotativa e 24 hangares.

Título: Relatório Anual de Ruído Aeronáutico – Aeroporto Campo de Marte (SBMT)

Quadro 1: Informações básicas do Aeroporto Campo de Marte - SBMT.**IDENTIFICAÇÃO****Dados do Empreendedor:** PAX Aeroportos S.A.**CNPJ:** 48.534.024/0001-57**Inscrição Estadual:** Isento**Nome do Empreendimento:** Aeroporto Campo de Marte**Sigla ICAO:** SBMT**Sigla IATA:** MAE**Endereço:** Avenida Santos Dumont, 1979**CEP:** 02012-010**Bairro:** Santana**Cidade:** São Paulo - SP**HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO**

06h00min até 23h00min (horário local)

CARACTERIZAÇÃO FÍSICA E OPERACIONAL**Área patrimonial:** 2.133.667 m²**Pista de Pouso e Decolagem:** 1.600 m x 45 m**Número das Cabeceiras:** 12 / 30**Pátio de Aeronaves:** 12.420 m²**Terminal de Passageiros:** 1.356,21 m²**REPRESENTANTE LEGAL**Rogério Augusto Prado
Gestor do Aeroporto e CEO



Figura 1: Localização do Aeroporto Campo de Marte - SBMT.

3. ESTATÍSTICA DE MOVIMENTAÇÃO

A estatística de movimentos do Aeroporto de Campo de Marte reflete o perfil de sua operação, caracterizada pela aviação geral, executiva, instrução e operações de helicópteros. A análise estatística de movimentos permite avaliar tendências operacionais, subsidiar o planejamento aeroportuário e apoiar a gestão de aspectos ambientais e de segurança operacional. Esses dados são fundamentais para o acompanhamento de impactos associados ao ruído aeronáutico, atendendo as exigências regulatórias da ANAC e aos compromissos do licenciamento ambiental. Dessa forma, o monitoramento contínuo dos movimentos aeronáuticos constitui um instrumento essencial para a tomada de decisão, a transparência da operação e a busca pelo equilíbrio entre eficiência operacional e convivência com o entorno urbano.

De acordo com as informações registradas, foram realizados cerca de 66 mil pousos e decolagens no Aeroporto Campo de Marte, durante o ano de 2025. 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 no mês de novembro, maio e agosto, respectivamente, com aproximadamente 6.300 mil movimentos cada.

Dentre o montante de movimentos verificou-se que cerca de 43% dessa movimentação se deu predominantemente pela cabeceira 12, conforme gráfico abaixo, além disso cerca de 38% dos movimentos foram realizados por meio do heliponto.

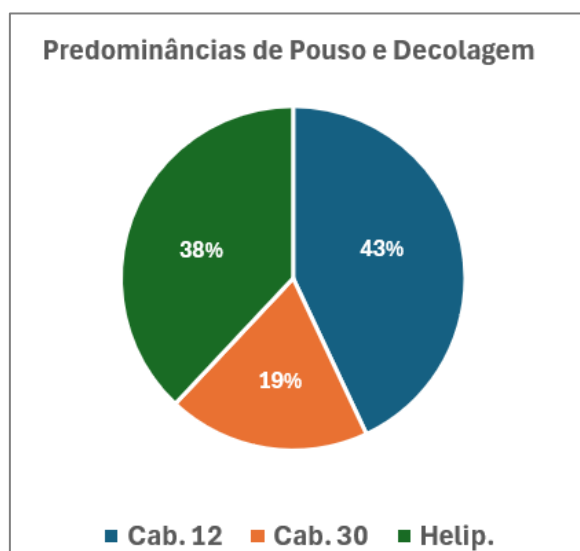


Gráfico 1: Predominância de utilização de cabeceiras e heliponto no Aeroporto Campo de Marte em 2025.

4. PLANO ESPECÍFICO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO - PEZR

O ruído aeronáutico é gerado pela circulação, aproximação, pouso, decolagem, subida, taxiamento e teste de motores de aeronaves, e podem causar inúmeros efeitos sobre a população que é submetida a esse tipo de ruído com frequência. Dessa forma, o PEZR é o documento que descreve geograficamente a área impactada pelo ruído aeronáutico decorrente dos aeródromos, além de ordenar as atividades que são desenvolvidas nessas áreas, a fim de que o aeródromo possa se desenvolver em harmonia com a cidade em seu entorno.

O PEZR do Aeroporto Campo de Marte está registrado e validado pela Agência Nacional de

Aviação Civil – ANAC, por meio Nota Técnica nº 39/2025/GTPI/GCOP/SIA e pelo Ofício nº 147/2025/GTPI/GCOP/SIA-ANAC.

O PEZR representa a situação atual e futura do aeroporto, permitindo a gestão dos impactos de ruído com o poder público, comunidade vizinha e demais *stakeholders*. Para as curvas atuais foram utilizados dos dados de movimentos e aeronaves referente ao ano de 2023, no qual foram registrados mais 58 mil movimentos de aeronaves, sendo que deste total 49,4% dos movimentos são aeronaves de asa rotativa e 50,6% de aeronaves de asa fixa, com predominância de operação pela cabeceira 12.

Para as curvas de ruído futuras, foi considerado o cenário do ano de 2052, com 136.942 mil movimentos, sendo 62,5% de aeronaves de asa fixa e 37,5% de asa rotativa. Esses números estão baseados no estudo de demanda realizado pela empresa TerraFirme, contratada pela PAX Aeroportos.

O PEZR pode ser consultado no Anexo 1 deste relatório, mas também nas páginas oficiais da PAX Aeroportos e/ ou da ANAC.

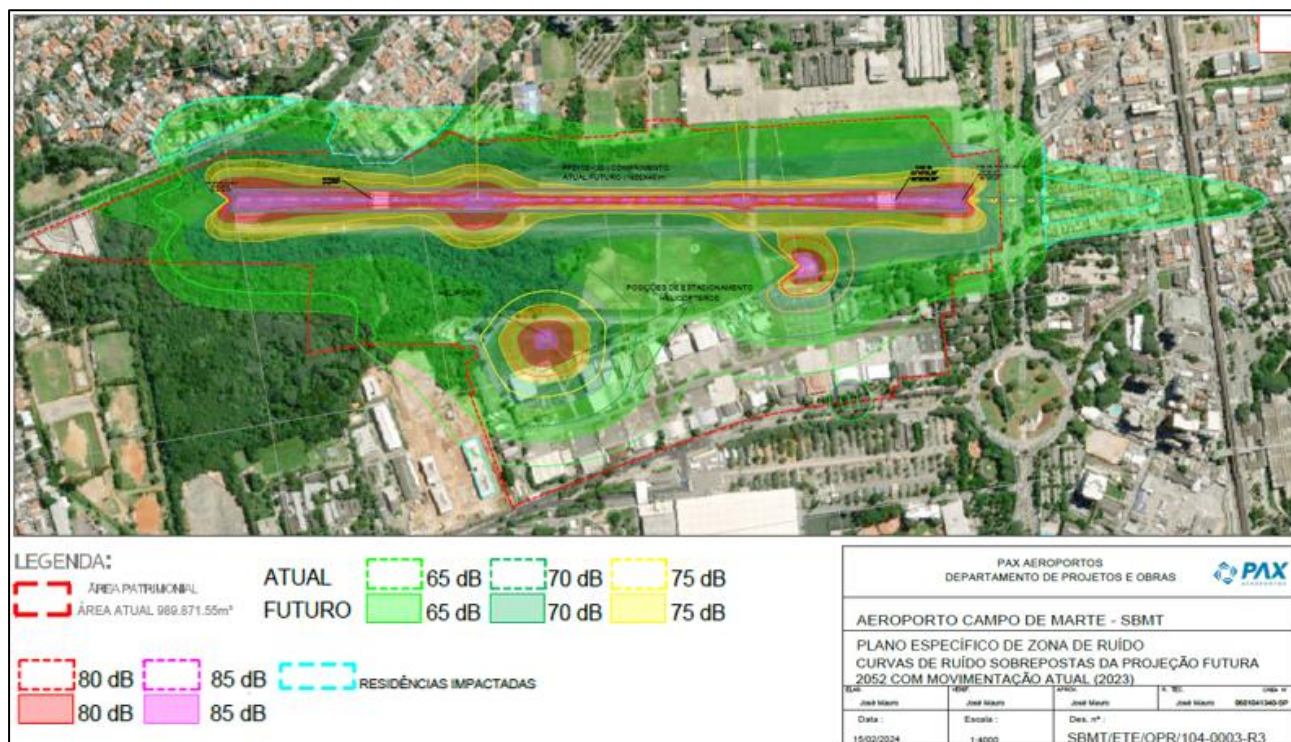


Figura 2: Plano Específico de Zoneamento de Ruído – PEZR do Aeroporto Campo de Marte.

(situação atual de 2023 e futura de 2052).

Analisando as curvas de ruído, atuais e futuras, da Figura 2 é possível perceber que parte das curvas de 65 dB ultrapassam a área patrimonial do aeroporto, incidindo sobre áreas residenciais e comerciais.

5. ANÁLISE DA PAISAGEM

De acordo com a Lei nº 16.050 de 31 de julho de 2014, que aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, o Aeroporto Campo de Marte encontra-se inserido na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, que possui papel estratégico na reestruturação de São Paulo, pois em seu território se localizam os principais eixos que articulam polos e municípios da Região Metropolitana de São Paulo, além de possuir regiões que passam por intensos processos de mudança nos padrões de uso e ocupação, com grande potencial de transformação.

Quanto ao uso e ocupação do solo, a Lei Municipal nº 16.402 de 22 de março de 2016, estabelece que o aeroporto está localizado na Zona de Ocupação Especial – ZOE, caracterizadas como porções do território que, por razões específicas, necessitam de disciplina especial de parcelamento. Entretanto é possível observar que há uma predominância de usos residenciais nas regiões adjacentes ao Aeroporto Campo de Marte, com densidade demográfica e construtiva altas.

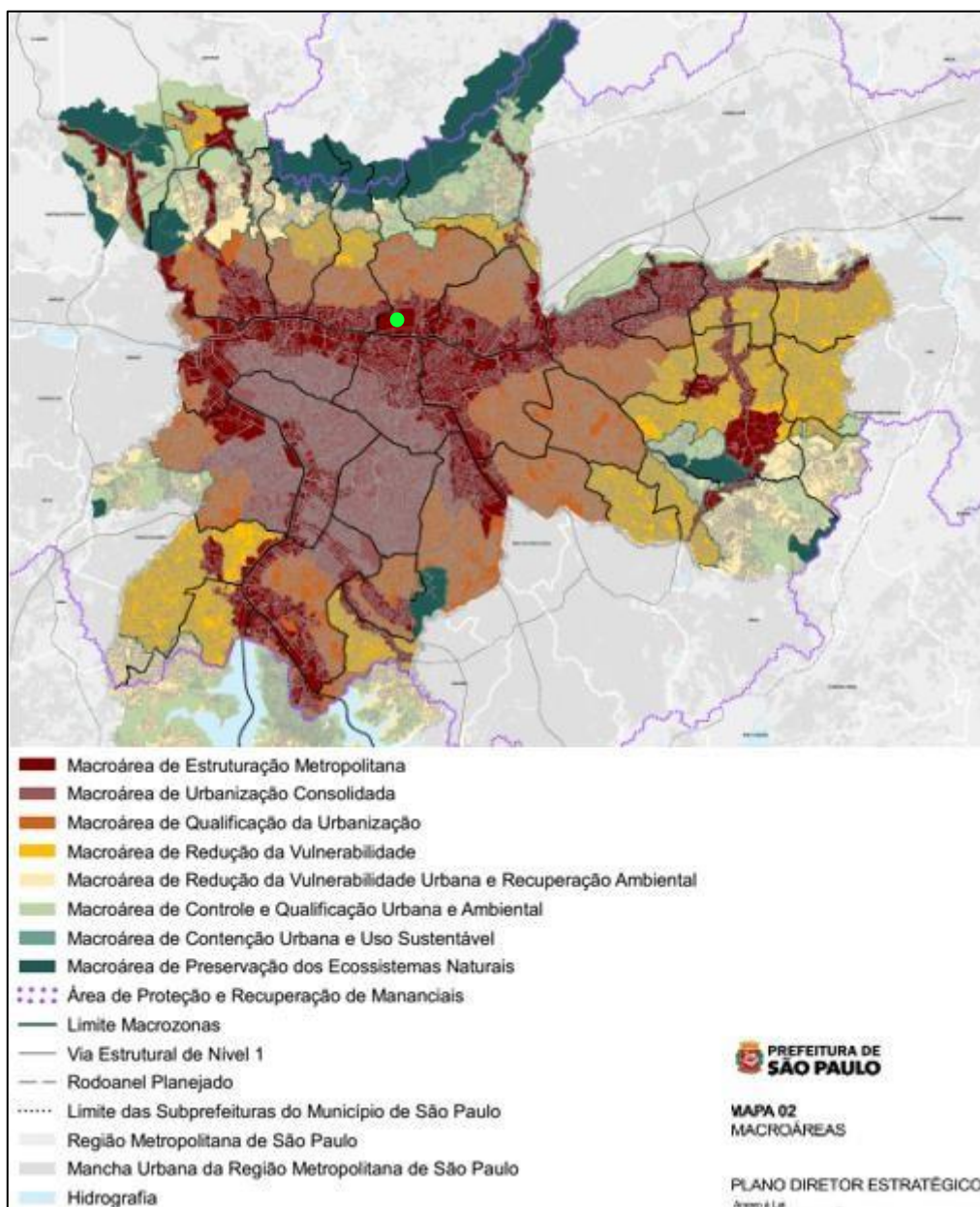


Figura 3: Macroáreas segundo Plano Diretor de São Paulo nº 16.050/2014.

(Fonte: gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/plano-diretor/texto-da-lei-ilustrado/)

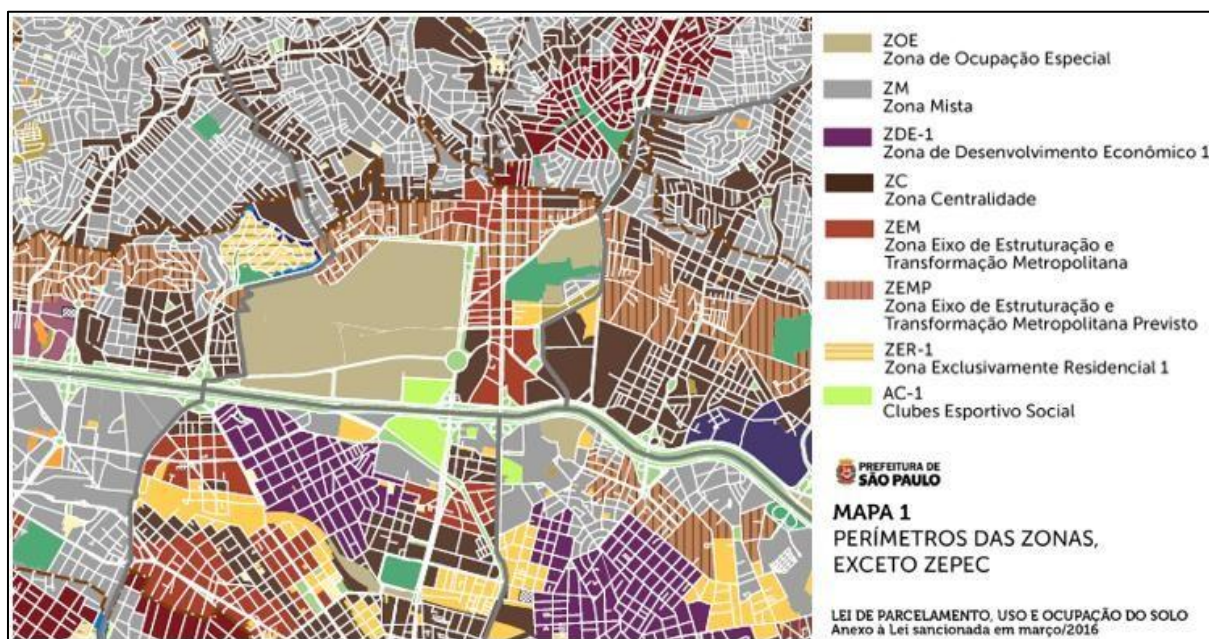


Figura 4: Zoneamento Urbano do Município de São Paulo – Lei 16.402/2016.

(Fonte: gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/zoneamento/arquivos/)

Analisando as curvas de ruído, atuais e futuras, da Figura 2 é possível perceber que parte das curvas de 65 dB ultrapassam a área patrimonial do aeroporto, incidindo sobre áreas residenciais e comerciais. De acordo com as premissas do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 161 – Emenda 04 de 2024, as curvas de 65 dB não são compatíveis com áreas residenciais uni ou multifamiliares, ao menos que sejam munidas de medidas para redução de ruído de até 25 dB.

Analisando o uso e ocupação do solo no Município de São Paulo é possível perceber que durante o desenvolvimento da região, não houve uma preocupação com os possíveis impactos sonoros que a operação aeroportuária poderia causar a população circunvizinhas.

6. MEDIÇÃO DE RUÍDO AERONÁUTICO

Considerando a incidência das curvas de 65dB em áreas residenciais, a PAX Aeroportos contratou uma empresa especializada para realização de medição de ruído aeronáutico em 07 (sete) receptores críticos, identificados nas áreas onde a curva extrapola o sítio aeroportuário, e em suas proximidades.

Dentre os 07 (sete) pontos estavam residências, hospitais e escolas onde foram montados os equipamentos que permaneceram monitorando por 24 horas ininterruptas, seguindo as premissas da norma técnica ABNT NBR 16.425-2:2020.

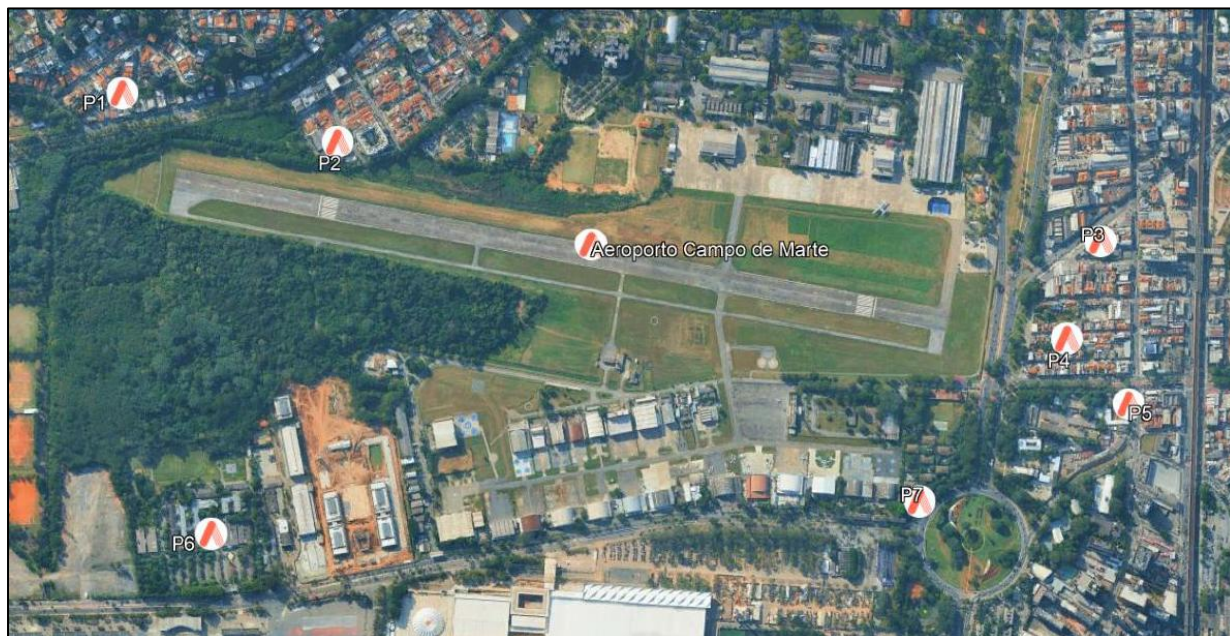


Figura 4: Localização dos pontos de monitoramento de ruído aeronáutico. (Fonte: ACOEM)

Após análise dos dados, pode-se concluir que os pontos monitorados estão em conformidade com as diretrizes do RBAC nº 161 – Emenda 04 de 2024 e com o PEZR aprovado pela ANAC, conforme quadros abaixo.

Quadro 2: Resultados diurnos, noturnos e Ldn, por ponto em 24 horas.

Pontos	Ld Aeronaves (dB)	Residual diurno L95 (dB)	Ln Aeronaves (dB)	Residual noturno L95 (dB)	Ldn Aeronaves (dB)	P _{HA} (%)	Limite inferior (%)	Limite superior (%)
P1	57	49	0	45	55	11	1,7	57,1
P2	54	47	0	41	52	7,4	1	49,9
P3	60	45	0	41	58	15,3	2,6	64,1
P4	56	54	0	38	54	9,7	1,4	54,7
P5	51	53	0	44	48	3,5	0,5	40,3
P6	48	53	0	49	45	1,4	0,3	33,5
P7	59	58	0	49	57	13,8	2,2	61,8

Legenda: *Ld* aeronaves - indica os níveis sonoros gerados e registrados para os eventos classificados como movimentação de aeronaves, do período diurno; *Residual diurno L95* - indica o nível sonoro dada região utilizando o índice estatístico L95, do período diurno; *Ln* aeronaves - indica os níveis sonoros gerados e registrados para os eventos classificados como movimentação de aeronaves, do período

noturno; *Residual noturno L95* - indica o nível sonoro dada região utilizando o índice estatístico *L95*, do período noturno; *PHA* – indica uma estimativa, em porcentagem, do número de pessoas altamente incomodadas na região, para o respectivo *Ldn*; *Limite inferior* – indica a menor porcentagem de pessoas altamente incomodadas para o respectivo *Ldn*, considerando que 95% das comunidades estão abrangidas; *Limite superior* – indica a maior porcentagem de pessoas altamente incomodadas para o respectivo *Ldn*, considerando que 95% das comunidades estão abrangidas. (Fonte: ACOEM).

Quadro 3: Comparação dos resultados médios com o PEZR aprovado.

Ponto	Ruído aeroportuário médio (LDN 24h)	Valores entre as curvas de ruído em vigor (LDN 24h)	Conformidade
P1	55	< 65	Conforme
P2	52	< 65	Conforme
P3	58	< 65	Conforme
P4	54	< 65	Conforme
P5	48	< 65	Conforme
P6	45	< 65	Conforme
P7	57	< 65	Conforme

Fonte: ACOEM

Vale destacar que, de acordo com a Subparte E – Uso e Ocupação do Solo, Tabela E-2, do RBAC nº 161/2024, os valores utilizados para compatibilização do uso do solo são níveis médios de ruído aeronáutico para períodos diurnos e noturnos, em decibéis.

7. COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DO RÚIDO AERONÁUTICO

A instituição da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico – CGRA tem por 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 PEZR, dentre outros envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico, gestão do uso do solo e operações no aeródromo.

Em 2025 foram realizadas duas reuniões da Comissão de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico do Aeroporto Campo de Marte, conforme determinação do RBAC nº 164/2024, no formato online, com a participação de representantes da Prefeitura Municipal de São

Paulo e da comunidade vizinha, cuja ata de reunião está disponível no Anexo 01 desse relatório.

Como meta para o próximo ano de operação, 2026, a PAX Aeroportos manterá as reuniões semestrais da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico – CGRA, convidando entidades externas para participação das reuniões 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.

8. 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, acerca 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](#)

Cabe aqui ressaltar que o Aeroporto Campo de Marte não recebeu reclamações referente a ruído aeronáutico no período de 2025.

9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Aeroporto Campo de Marte 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 validado pela ANAC, que foi parâmetro essencial para as análises do monitoramento de ruído aeronáutico.

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.

10. ANEXOS

Anexo 01 – Ata da 1ª Reunião da Comissão de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico do Aeroporto Campo de Marte – SBMT, 2025.

Anexo 02 – Ata da 2ª Reunião da Comissão de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico do Aeroporto Campo de Marte – SBMT, 2025.