

REV.	DATA	NATUREZA DA REVISÃO	ELAB.	VERIF.	APROV.
					
REFERÊNCIA: COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHEK					
ÁREA: GERÊNCIA DE ENGENHARIA E SUSTENTABILIDADE COORDENAÇÃO DE SUSTENTABILIDADE					
TÍTULO: RELATÓRIO ANUAL DE RUÍDO AERONÁUTICO ANO BASE 2024					
ELAB.	CCM	VERIF.	RCCB	APROV.	DKCL
			DATA	Março/2025	Folha: 1 de 163
			Nº DO DOCUMENTO: BSB203.002-E1-RL-0004		REVISÃO 0

SUMÁRIO

1	APRESENTAÇÃO.....	3
2	INTRODUÇÃO	3
3	ESTATÍSTICA DE RECLAMAÇÕES RECEBIDAS – ANO 2024.....	4
	3.1 Análise das reclamações.....	4
	3.2 Análise da população exposta.....	14
4	MAPA DE RECLAMAÇÕES DE RUÍDO	16
5	PRINCIPAIS ASSUNTOS TRATADOS NO ÂMBITO DA CGRA.....	21
	5.1 1ª Reunião Ordinária da CGRA do SBBR – 19/03/2024	21
	5.2 2ª Reunião Ordinária da CGRA do SBBR – 13/09/2024	24
6	INFORMAÇÕES SOBRE A SITUAÇÃO DO PZR NOS MUNICÍPIOS ABRANGIDOS	26
	6.1 Quanto a sua incorporação pelas leis municipais.....	27
	6.2 Quanto a compatibilidade com as atividades desenvolvidas na área do plano 28	
	6.3 Quanto as ações de fiscalização	28
7	CONCLUSÃO.....	28
8	ANEXOS.....	29

1 APRESENTAÇÃO

O presente relatório tem como objetivo relatar as ações tomadas e assuntos tratados pela Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico - CGRA do Aeroporto Internacional de Brasília ao longo do ano 2024, de acordo com o conteúdo previsto no item 161.53 (d) (8), do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 161, Emenda nº 04.

Nesse relatório é apresentada, item a item, a observância ao conteúdo solicitado na RBAC 161, sendo anexados os documentos comprobatórios, quando necessário. O período aqui abordado corresponde as ações executadas no âmbito da CGRA em 2024.

O relatório será enviado para compor o Processo Nº 00065.028621/2019-11, que trata do Acompanhamento da atuação da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico do Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek/ Brasília, DF.

2 INTRODUÇÃO

Em setembro de 2011, foi publicada a primeira versão do RBAC 161, que versa sobre os Planos de Zoneamento de Ruído de Aeródromos – PZR. Nesse RBAC, que teve sua aprovação ratificada pela Resolução ANAC nº 202, de 28 de setembro de 2011, se estipulava o prazo de dois anos para que aeródromos com mais de 45.000 (quarenta e cinco mil) movimentos anuais de aeronaves no ano de 2010, caso em que se enquadra do Aeroporto de Brasília, apresentasse Plano de Zoneamento de Ruído para registro na ANAC. Além disso, o RBAC previa que o operador aeroportuário deveria instituir uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico – CGRA.

Em 25 de julho de 2012, o Governo Brasileiro ratificou a assinatura de um contrato de concessão para privatizar três dos principais Aeroportos do país, entre eles, o Aeroporto Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek, que passou a ser operado pela Inframerica.

De forma a cumprir aos requisitos previstos no RBAC 161, a Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico foi instituída em 19 de março de 2013, por meio de decisão do Conselho de Administração da Companhia, sob coordenação da Gerência de Meio Ambiente. Desde 2013, a CGRA vem realizando reuniões periódicas, de acordo com o previsto no RBAC 161.

A Inframerica apresentou o Plano Específico de Zoneamento de Ruído - PEZR do Aeroporto de Brasília em setembro de 2013 e, após adequações solicitadas pela ANAC, as curvas de ruído do SBBR foram validadas por meio da Portaria nº 148/SIA, de 21 de janeiro de 2016. Após a avaliação de compatibilidade do uso do solo, o processo de registro do PEZR do SBBR foi efetivado pela Gerência de Certificação e Segurança Operacional, por meio do Ofício nº 3(SEI)/2017/GCOP/SIA-ANAC, em 05 de janeiro de 2017.

Em fevereiro de 2022, a Inframerica encaminhou à Gerência Técnica de Planos, Programas, Helipontos e Informações Cadastrais, uma atualização do Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) do SBBR e solicitou a validação das novas curvas de ruído. A revisão do cálculo das curvas de ruído e, conseqüentemente, do PEZR do SBBR tornou-se necessária principalmente devido a:

- Alterações de rotas indicadas nas cartas de aproximação (IAC) e nas cartas de saída padrão por instrumentos (SID) ocorridas entre 2019 e 2021;
- Mudanças no percentual de operações das cabeceiras, em especial nas cabeceiras da pista 1 (cabeceiras 11L – 29R);
- Mix de aeronaves atualizado com inserção de aeronaves de asas fixas e rotativas de uso militar;
- Inclusão de operações de helicópteros partindo do heliponto localizado no pátio de hangares.

Em agosto de 2022, por meio do Ofício nº 351/2022/GTPI/GCOP/SIA-ANAC, a ANAC emitiu parecer favorável ao registro do PEZR do SBBR apresentado. Após a aprovação do registro pela ANAC, a CGRA divulgou o referido PEZR junto à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal, responsável pelo planejamento territorial regido pela Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS, e também divulgou ao IBRAM – Instituto Brasília Ambiental, órgão ambiental competente no Distrito Federal. A divulgação foi realizada dentro do prazo de 30 dias previsto pela RBAC 161 item 161.13(d). O PEZR também foi divulgado na reunião da CGRA ocorrida no segundo semestre de 2022.

Desde o ano de 2022, a Inframerica vem publicando em seu sítio eletrônico, conforme previsto na RBAC 161, os relatórios anuais de ruído aeronáutico tendo como base o ano anterior à publicação, onde são relatadas as ações tomadas no âmbito da CGRA.

O presente relatório foi elaborado tendo como base as ações tomadas e assuntos tratados pela CGRA ao longo do último ano de 2024, conforme descrito a seguir.

3 ESTATÍSTICA DE RECLAMAÇÕES RECEBIDAS – ANO 2024

3.1 Análise das reclamações

O Aeroporto de Brasília disponibiliza, em seu sítio eletrônico, um espaço para recebimento de reclamações, manifestações, elogios, consultas e dúvidas relacionadas ao ruído aeronáutico (<https://www.bsb.aero/institucional/ruído-aeronautico#81676>). Além disso, alguns reclamantes também encaminham suas reclamações por e-mail.

No ano de 2024, foram recebidas um total de 19 (dezenove) reclamações, sendo 14 (quatorze) delas recebidas no canal disponibilizado no sítio eletrônico do Aeroporto de Brasília, e 5 (cinco) recebidas por e-mail da presidente da CGRA.

As reclamações foram registradas durante todo o ano de 2024, conforme mostra a listagem disponível na Tabela 1 a seguir. O mês que registrou mais reclamações foi o mês de janeiro de 2024, registrando 8 reclamações, seguido de novembro, com 5 reclamações e dezembro, com 3 reclamações, sendo esses meses de período chuvoso em Brasília. Os outros meses que registraram reclamações foram abril, maio e outubro, com 1 reclamação em cada mês. Os outros meses não registraram reclamações.

O bairro que mais originou reclamações foi o Park Way, com um total de 8 reclamações (42% do total de reclamações), sendo 5 realizadas em janeiro, 1 em novembro e 2 em dezembro de 2024. O Park Way foi seguido pelo Lago Sul, com 4 reclamações e por Núcleo

Bandeirante e Guará, ambos com 2 reclamações cada. Taguatinga e Samambaia registraram 1 reclamação cada, e 1 das reclamações não relatou com precisão a sua localização.

Das reclamações recebidas em 2024, 42% delas foram originárias do bairro Park Way, 21% do bairro do Lago Sul, enquanto 11% foram originárias de Núcleo Bandeirante e Guará, e 5% de Taguatinga e Samambaia, e 5% não relataram precisamente a localização da reclamação, o que dificulta o tratamento da mesma. As reclamações estão resumidas na Tabela 1 a seguir.

Tabela 1 – Resumo das Reclamações de Ruído Aeronáutico recebidas no ano de 2024.

Data	Reclamante	Endereço	Canal	Resumo do relato
07/01/2024	Reclamante 1	SMPW Quadra 13, Conjunto 2	e-mail	Relata que, apesar da resposta do Cindacta, de que a cabeceira que decola sobre a residência deles ser utilizada apenas 15% do ano, não é o que tem ocorrido. Reclama também que as aeronaves estão decolando e mantendo altitude extremamente baixa. Pede que haja a minimização das decolagens pela cabeceira que afeta diretamente vários moradores da região das quadras 12 e 13 (área residencial) e priorize a decolagem pela cabeceira onde existe uma área com vegetação (reserva ecológica).
13/01/2024	Reclamante 2 Anônima	Samambaia Norte	ouvidoria	A moradora pergunta por que os aviões passam “tão baixo” e que o pior horário é por volta das 6h às 8h, e que “passa um avião atrás do outro”, e com intervalo de 2 minutos de um avião para o outro. Relata que o barulho é assustador.
21/01/2024	Reclamante 3 Reclamante 1	SMPW Quadra 13, Conjunto 2	e-mail	Agradece a resposta e reforça a solicitação dos moradores para que ocorra a priorização das decolagens para cabeceira onde existe uma vasta vegetação e evitar a área residencial. E, na impossibilidade devido condições climáticas, como apontado pelo Cindacta I, que as aeronaves possam fazer a manobra de curva próxima à rodovia ou à Reserva Ecológica.
25/01/2024	Reclamante 4	Núcleo Bandeirante, 2ª avenida	ouvidoria	Morador da 2ª avenida, próximo a escola classe 04 do Núcleo Bandeirantes, notou nos últimos dias a alteração das decolagens no período tarde para noite, no qual aumentou muito o ruído na região. Solicitou providências para uma alternativa para mitigar o ruído na região.

Data	Reclamante	Endereço	Canal	Resumo do relato
29/01/2024	Reclamante 5	SMPW Quadra 17 Conjunto 13	ouvidoria	Morador do Park Way Quadra 17 Conjunto 13. Relata que observou, nos últimos 2 meses, um aumento do número de aviões decolando passando bem em cima da região. Pede confirmação se houve esse aumento e se há como melhorar essa situação.
30/01/2024	Reclamante 6 Anônimo	SMPW Quadra 17	ouvidoria	Morador da SMPW Quadra 17 relata que o barulho das aeronaves tem sido bastante incômodo, e que a área não é próxima das pistas de pouso e decolagem, nem da rota das aeronaves, mas que ultimamente parece que as aeronaves estão sendo desviadas para esta região e tem passado em baixa altitude. Solicita providências para evitar esses sobrevoos que causam barulho acima do tolerável.
30/01/2024	Reclamante 7 Anônimo	Local impreciso	ouvidoria	Relata que o barulho está horrível na “quadra -7, cjto 13”.
30/01/2024	Reclamante 8	SMPW Quadra 17	ouvidoria	Moradora reclama do aumento da quantidade de decolagens feitas sobre a quadra 17 do Park Way, e que o barulho do motor é muito alto. Relata que o aumento ocorreu há cerca de 1 ano e meio.
17/04/2024	Reclamante 9	Metropolitana Núcleo Bandeirante	e-mail	Moradora mora na região da Metropolitana, no Núcleo Bandeirante, distante cerca de 7km do aeroporto e registra uma reclamação sobre a poluição sonora “provida” das aeronaves. Disse que o local sempre

Data	Reclamante	Endereço	Canal	Resumo do relato
				foi rota de avião, mas que a frequência e os barulhos aumentaram. Solicita esclarecimentos do que pode ser feito.
27/05/2024	Reclamante 10	Taguatinga Sul	ouvidoria	Morador residente em Taguatinga Sul, distante 18 km do aeroporto, manifesta sua insatisfação e preocupação com o “crescente problema de ruído excessivo” proveniente das operações do aeroporto. Relata que o nível de ruído gerado por aeronaves, tanto militares quanto comerciais, é “extremamente perturbador”, prejudicando o sono e descanso dos moradores. Sugere medidas a serem consideradas para buscar soluções que minimizem o impacto do ruído sobre as áreas residenciais.
21/10/2024	Reclamante 11 Anônimo	QE 36, Guará 2	ouvidoria	Morador afirma que houve alteração da rota de pouso e decolagem dos aviões, que estão passando muito baixo nas imediações do seu endereço. Relata que o barulho está muito alto e perturbador. Solicita adoção de providências para que as rotas retornem ao trajeto anterior.
12/11/2024	Reclamante 12	SMPW Quadra 12	ouvidoria	Morador denuncia, inicialmente como “advertência extra judicial” que voos na data de 11/11/24 “estão em curso de tráfego irregular sobrevoando as residências dos condomínios na altura da quadra 12 do Park Way sobrevoando excessivamente próximo criando ruídos com decibéis excessivamente altos e trepidações nas residências”.

Data	Reclamante	Endereço	Canal	Resumo do relato
				Solicita parecer do aeroporto e da controladoria de tráfego aéreo do Distrito Federal para uma solução objetiva para tal problema.
12/11/2024	Reclamante 13	SHIS QI 17 Lago Sul	ouvidoria	Moradora relata que o problema do barulho dos aviões na madrugada tem aumentado muito. Relata sua insatisfação no sentido de “não ter plano definido de voo” e que a “Infraero ou qualquer outra cia eu poderia cuidar disso e não cuida”.
12/11/2024	Reclamante 14	SHIS QI 17 Lago Sul	e-mail	Mesma moradora do relato anterior, repete o relato feito na ouvidoria também por e-mail.
15/11/2024	Reclamante 15	SMDB Quadra 2 Lago Sul	e-mail	Morador da SMDB reclama que o barulho dos aviões aumentou muito nas últimas semanas, inclusive durante a noite, perturbando muito a região residencial. Relata que observou que houve mudança de rotas, utilizando muito mais “a pista 2” para decolagens em direção norte o que aumenta muito mais o distúrbio sonoro.
25/11/2024	Reclamante 16	Setor de Chácaras Bernardo Sayão, Chácara 4 Guará 2	ouvidoria	Morador relata sua insatisfação e preocupação com a mudança na rota das aeronaves, que impacta diretamente a qualidade de vida da sua família. Relata que não era costume de os aviões sobrevoarem tão próximo da sua residência. Solicita análise da possibilidade de readequação das rotas utilizadas no momento.

Data	Reclamante	Endereço	Canal	Resumo do relato
03/12/2024	Reclamante 17	SMPW Quadra 9	ouvidoria	Morador reclama que ultimamente as aeronaves estão decolando na direção dos condomínios do Quadra 9 do Park Way. Relata que são várias aeronaves decolando uma atrás da outra, sem restrição de horário. Relata que isso não acontecia com tanta frequência.
05/12/2024	Reclamante 18	SMPW Quadra 13, Conjunto 6	ouvidoria	Novo morador da região e percebeu que há um fluxo intenso de aeronaves decolando que produzem um ruído aeronáutico bem alto, normalmente no período das 7h-9h e no final da tarde. Solicita informações sobre a rampa de subida na região e se o ruído está de acordo com os níveis aceitáveis.
30/12/2024	Reclamante 19	Jardim Botânico Lago Sul	ouvidoria	Moradora escreve relato sobre a percepção de um “som diferenciado vindo dos aviões quando estes parecem estar abrindo o compartimento de trem de pouso”. Ressalta que o barulho não incomoda, mas preocupa por ser diferente do barulho dos aviões a que ela está acostumada ultimamente. Pede que seja averiguado o barulho por questões de segurança.

Relacionando-se o número de reclamações recebidas com o número de movimentos de aeronaves registrados por mês, obtemos os índices relatados na Tabela 2 a seguir. Nessa tabela também consta o índice acumulado para o ano de 2024.

Tabela 2 – Índice de reclamações de ruído a cada 10.000 movimentos de aeronaves – ANO 2024.

Mês	Número de Reclamações	Número de movimentos de aeronaves	Índice de Reclamações
Janeiro/2024	8	10.665	7,50 E -04
Fevereiro/2024	0	10.328	0,00 E +00
Março/2024	0	11.552	0,00 E +00
Abril/2024	1	11.349	0,09 E -04
Mai/2024	1	11.540	0,09 E -04
Junho/2024	0	11.361	0,00 E +00
Julho/2024	0	12.224	0,00 E +00
Agosto/2024	0	12.933	0,00 E +00
Setembro/2024	0	12.348	0,00 E +00
Outubro/2024	1	12.474	0,08 E -04
Novembro/2024	5	11.490	4,35 E -04
Dezembro/2024	3	11.876	2,52 E -04
Total ano 2024	19	140.130	1,36 E -04

No ano de 2024, o mês com maior índice de reclamações foi o mês de janeiro, com 7,50 reclamações a cada 10.000 movimentos, seguido dos meses de novembro e dezembro, com 4,35 e 2,52 reclamações a cada 10.000 movimentos, respectivamente. Os meses com mais reclamações coincidem com o período das chuvas no Distrito Federal. Os outros meses que registraram reclamações foram abril, maio e outubro, com índices abaixo de 1, nos valores de 0,09, 0,09 e 0,08 a cada 10.000 movimentos, respectivamente. Não houve registro de reclamações nos meses de fevereiro, março, junho, julho, agosto e setembro de 2024, ficando o índice em zero. O índice anual de 2024, calculado com o valor acumulado de reclamações recebidas durante todo o ano e o valor total de movimentos de aeronaves no ano, foi de 1,36 reclamações a cada 10.000 movimentos, sendo inferior ao índice registro para o ano de 2023, que foi de 1,43 reclamações a cada 10.000 movimentos de aeronaves.

Quanto aos índices de reclamações anuais, o maior índice de reclamações relativos ao número de movimento de aeronaves registrado passou a ser o do ano de 2023, que registrou um índice de 1,43 reclamações a cada 10.000 movimentos, seguido pelo ano de 2024, com índice de 1,36.

Tabela 3 – Índices anuais de reclamações de ruído a cada 10.000 movimentos de aeronaves.

Ano	Número de Reclamações	Número de movimentos de aeronaves	Índice de Reclamações
2013	1	179.656	0,06 E -04
2014	1	183.874	0,05 E -04
2015	2	186.377	0,11 E -04
2016	3	161.167	0,19 E -04
2017	0	148.619	0,00 E +00
2018	11	153.796	0,71 E -04
2019	1	143.772	0,07 E -04
2020	7	79.415	0,88 E -04
2021	3	102.897	0,29 E -04
2022	4	126.432	0,32 E -04
2023	20	140.320	1,43 E -04
2024	19	140.130	1,36 E -04

As reclamações do mês de janeiro são, em sua maioria, da região situada a leste do aeroporto (próximas às cabeceiras 11), originárias dos bairros do Park Way, Núcleo Bandeirante e Samambaia. As reclamações de março e abril também são de localidades a leste.

As reclamações são basicamente relativas às rotas das aeronaves e os moradores solicitam que sejam minimizadas as decolagens que passem pelo local, priorizando a decolagem que utilize a área não residencial. O Cindacta I foi consultado, por meio das correspondências IA nº 0170/GES/DO/SBBR/2024 e IA nº 1349/GES/DO/SBBR/2024

(Anexo 1), aquele órgão, por meio do Ofício nº141/ATM/25115 (Anexo 1), de 18/07/2024, emite os seguintes esclarecimentos:

- a) A análise das reclamações os leva a acreditar que as reclamações se devem a uma eventual utilização da RWY 29 no período mencionado, uma vez que a localização dos endereços da parte reclamante se situa na direção do eixo de decolagem deste sistema de pistas.
- b) Informa que a utilização das RWY 29 é a menos usual em SBBR (Aeroporto de Brasília) e ocorre com frequência aproximada de 15% ao longo do ano, ou seja, a maioria das decolagens acontecem nas RWY 11, as quais estão alinhadas com uma área de preservação ambiental e provocam baixo impacto na percepção de ruído da comunidade ao redor.
- c) Quando há mudança no vento predominante, pode ocorrer a utilização da RWY 29 e o conseqüente aumento do nível de ruído aeronáutico percebido pelos moradores. Não há registro de aumento repentino nos movimentos aéreos do aeroporto de Brasília ou sobrevoos de residências em altitude perigosa.
- d) Reforça que a aviação comercial já utiliza aeronaves certificadas para baixa emissão de ruído e que as cartas de saída por instrumentos já possuem procedimentos de abatimento de ruído.

Quanto às reclamações recebidas no segundo semestre, nos meses de outubro, novembro e dezembro, temos reclamações provenientes do lado leste e do lado oeste. Os moradores relatam basicamente sobre possível alteração de rota das aeronaves e reclamam do aumento do nível de ruído provocado pelas aeronaves na região.

O Cindacta I foi consultado, por meio das correspondências IA nº 2342/GES/DO/SBBR/2024 e IA nº 2555/GES/DO/SBBR/2024 (Anexo 1), aquele órgão, por meio do Ofício nº226/ATM/47198 (Anexo 1), de 30/12/2024, emite os seguintes esclarecimentos:

- a) As reclamações dos moradores do Park Way e Guará se devem a um aumento na frequência de utilização da RWY 29, quando a meteorologia impõe um regime de ventos mais fortes e variáveis na localidade.
- b) A utilização das RWY 29 é a menos usual em SBBR e ocorre com frequência aproximada de 15% ao ano. A maioria ocorre nas RWY 11, direcionadas para área de preservação ambiental e provocam baixo impacto na percepção de ruído da comunidade ao redor.
- c) O sobrevoos de residências em altitude perigosa não foi observado pelos órgãos de controle, uma vez que as aeronaves realizam procedimentos de subida e aproximação em uma rampa com angulação definida, a qual tem por objetivo garantir a separação segura com todos os obstáculos na trajetória prevista.
- d) A aviação comercial já utiliza aeronaves certificadas para baixa emissão de ruído;
- e) As cartas de saída por instrumentos – SID já possuem procedimentos de abatimento de ruído.

Todas as reclamações foram tratadas dentro do âmbito da CGRA do Aeroporto de Brasília buscando-se meios para diminuir o incômodo da população incomodada. Por se tratar de

reclamações originadas fora dos limites das curvas de ruído atualmente em vigor no Aeroporto de Brasília, essas reclamações foram encaminhadas ao órgão de controle de espaço aéreo local, no âmbito da CGRA do aeródromo, em busca de possíveis razões e soluções para tratamento da questão, conforme preconiza a RBAC 161. O resumo dos tratamentos das reclamações pode ser visualizado no item 5.

3.2 Análise da população exposta

Para verificar a questão do número de moradores incomodados, a Inframerica, administradora do Aeroporto de Brasília, recorre a especialistas na área de Engenharia Acústica e Ambiental para realizar simulações e estimar o percentual de pessoas incomodadas pelo ruído aeronáutico.

Para isso, a empresa Sonora Engenharia, segue as recomendações da Diretiva Europeia 2002/49/CE e se baseia no Anexo F informativo da ABNT NBR 16.425 – 2 (2020) e faz uma estimativa do percentual de pessoas incomodadas pelo ruído aeronáutico. A determinação da população exposta fornece informações que podem ser utilizadas em estratégias que visem mitigar os impactos do ruído.

As curvas de ruído e simulações foram geradas utilizando o software AEDT (*Aviation Environmental Design Tool*) versão 3.0g, desenvolvido pela FAA (*Federal Aviation Administration – EUA*). As curvas de ruído (DNL 85, 80, 75, 70 e 65) para o sistema de pistas de pouso e decolagem existentes do Aeroporto Internacional de Brasília foram elaboradas considerando-se informações de rotas de voos, frota de aeronaves, modelos de terreno, entre outros dados operacionais do ano de 2024 e seguindo a metodologia prevista no RBAC 161.

Após a obtenção das curvas, os especialistas estimam a população exposta (área afetada) ao ruído aeronáutico, nas diferentes áreas definidas pelas curvas de ruído para o ano de 2024. Também foi realizado um comparativo com as simulações realizadas em cenários anteriores, onde foram analisados os anos de 2014, 2019, 2022, 2023 e 2024. Esses estudos possibilitam avaliar as modificações ocorridas ao longo do tempo.

Após essas simulações, foram calculadas a população exposta ao ruído aeronáutico e o percentual de pessoas altamente incomodadas nas diferentes áreas definidas pelas faixas de ruído simuladas. Esse cálculo estimado foi realizado utilizando-se o banco de dados do censo de 2021, disponibilizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. A sobreposição foi realizada com uso de um software SIG (Sistema de Informação Geográfica) que permitiu extrair o número de domicílios dentro de cada faixa do indicador de ruído DNL. Analisando as variáveis presentes na tabela de atributos do arquivo censitário, estimou-se o total da população presente dentro de cada faixa simulada na métrica DNL. Para a quantificação do incômodo sonoro foram utilizadas as equações indicadas no Anexo F informativo da ABNT NBR 16425 – 2 (2020). Dessa forma, foi possível estimar o percentual de pessoas incomodadas (I%) e altamente incomodadas (AI%), pelo ruído aeroviário, em cada faixa DNL.

Cabe ressaltar que não se verificou população exposta para $DNL \geq 75$ em nenhum dos cenários simulados nesse estudo. Essas faixas limitam-se ao sítio aeroportuário ou a áreas próximas fora da área patrimonial. Para as DNL 65 e 70, o resumo dos valores estimados de população exposta, pessoas incomodadas e altamente incomodadas estão resumidas na Tabela 4 abaixo.

Tabela 4 – Estimativa População Exposta (PE) e % PE, Pessoas Incomodadas (I) e Altamente Incomodadas (AI) para o ano de 2024.

DNL	PE	%PE	I	AI
65	1944	2,6%	970	540
70	0	0%	0	0

Notas: PE = população exposta / % PE = população exposta em relação à população total / I = número de pessoas incomodadas / AI = número de pessoas altamente incomodadas.

No estudo também foi realizada a estimativa da população exposta por bairros que estão dentro das curvas DNL 65 e 70, conforme pode ser visualizado na Tabela 5 a seguir. Os valores totais da população exposta calculada para cada curva de ruído podem apresentar valores superestimados, pois as intersecções entre a camada da curva de ruído e da base do censo atribuem valores iguais para as áreas entre duas ou mais faixas de ruído. Desse modo, foi necessário realizar a correção desse dado superestimado. Os dados corrigidos são apresentados na coluna População Exposta (PE). A última coluna mostra o percentual da população exposta (%PE) em cada Região Administrativa (RA).

Tabela 5 – Estimativa de População Exposta por bairro para os anos de 2019, 2022, 2023 e 2024.

DNL 65									
RA - Região Administrativa	População. RA	2019		2022		2023		2024	
		PE	%PE	PE	%PE	PE	%PE	PE	%PE
Lago Sul	29.754	756	2,5%	836	2,8%	841	2,8%	729	2,5
Núcleo Bandeirante	23.619	1.180	5,0%	522	2,2%	525	2,2%	455	1,9
Park Way	20.511	914	4,5%	871	4,2%	876	4,3%	760	3,7
Total	73.884	2.850	3,9%	2.229	3,0%	2.243	3,0%	1.944	2,6
DNL 70									
RA - Região Administrativa	População. RA	2019		2022		2023		2024	
		PE	%PE	PE	%PE	PE	%PE	PE	%PE
Lago Sul	29.754	89	0,3%	67	0,2%	67	0,2%	0	0
Park Way	20.511	52	0,3%	42	0,2%	42	0,2%	0	0
Total	50.265	141	0,3%	109	0,2%	109	0,2%	0	0

Notas: RA (Região Administrativa) / Pop. RA (População total de cada RA, Fonte: PDAD 2021) / PE = população exposta / %PE = percentual da população exposta em relação à população total (Pop,RA).

A Tabela 6 a seguir mostra um resumo dos valores obtidos para a população exposta, para as DNLs 65 e 70, bem como a estimativa do número de pessoas incomodadas (I) e altamente incomodadas (AI) para os anos de 2019, 2022, 2023 e 2024.

Tabela 6 – Resumo dos valores obtidos para população exposta e estimativa de pessoas incomodadas e altamente incomodadas nos anos de 2019, 2022, 2023 e 2024.

DNL	2019			2022			2023			2024		
	PE	I	AI	PE	I	AI	PE	I	AI	PE	I	AI
65	2.850	1.422	792	2.229	1.112	620	2.243	1.119	623	1.944	970	540
70	141	87	54	109	67	42	109	67	42	0	0	0

Notas: PE = população exposta / I = Estimativa do número de pessoas incomodadas / AI = Estimativa do número de pessoas altamente incomodadas.

As regiões afetadas pela faixa DNL 65 incluem o Lago Sul, Núcleo Bandeirante e Park Way. Nessas áreas residenciais, deve-se observar as diretrizes do RBAC 161 (2024) quanto aos usos compatíveis e incompatíveis dentro das zonas de proteção estabelecidas pelo PEZR. A população exposta (PE) à DNL 65 apresentou variações ao longo dos anos, e em 2024 mostrou uma redução expressiva quando comparada ao ano anterior (15,4%). Além da redução da população exposta, também houve uma queda no número de pessoas incomodadas. Em 2024, um total de 970 pessoas relataram incômodo (I), enquanto 540 foram classificadas como altamente incomodadas (AI). Esse comportamento reforça a tendência de diminuição do impacto sonoro, principalmente nas áreas mais próximas ao aeroporto. (Sonora Ambiental, Relatório de Cálculo de População Exposta, 2025).

As regiões afetadas pela faixa DNL 70 incluem Lago Sul e Park Way, regiões residenciais vizinhas ao sítio aeroportuário. Assim como na DNL 65, de acordo com a RBAC 161 (2024), nessas áreas devem ser observadas as diretrizes sobre usos compatíveis e incompatíveis estabelecidas no PEZR. A população exposta nessa faixa vem apresentando tendência de redução ao longo dos anos e em 2024 não houve mais registro de população exposta dentro dessa faixa, indicando nenhuma exposição ao ruído aeronáutico nessa categoria (Sonora Ambiental, Relatório de Cálculo de População Exposta, 2025).

Os resultados das simulações realizadas para os diferentes cenários analisados (2019, 2022, 2023 e 2024) demonstram uma tendência de redução das áreas impactadas pelo ruído aeronáutico, especialmente a partir de 2022. Apesar do aumento no número de operações, com a retomada após a pandemia, a modernização da frota e ajustes operacionais contribuíram para a diminuição da população exposta incomodada, com destaque para a ausência da população exposta na DNL 70 em 2024 (Sonora Ambiental, Relatório de Cálculo de População Exposta, 2025).

4 MAPA DE RECLAMAÇÕES DE RUÍDO

No mapa disponível a seguir é possível visualizar o mapa das reclamações de ruído realizadas no ano de 2024. Nesse ano, foram recebidas, pelo canal disponibilizado pelo Aeroporto de Brasília, 19 reclamações, distribuídas nos bairros do Lago Sul, Park Way,

Núcleo Bandeirante, Guará, Taguatinga e Samambaia, sendo que as três últimas localidades citadas não fazem parte de áreas do entorno direto do aeroporto.

A Figura 1 mostra o mapa das reclamações de 2024, com sobreposição do PEZR do SBBR atualmente em vigor, registrado pela ANAC em 2022. No mapa aparecem apenas 13 pontos identificados, apesar de termos recebido 19 reclamações. Isso se deve ao fato de que mais de uma reclamação foi oriunda do mesmo endereço e uma delas não fornecer a localização precisa da reclamação, sendo possível o registro de apenas 13 localidades. A Tabela 7 mostra o local de origem das reclamações e o quantitativo das mesmas.

A Figura 2 mostra o mapa de reclamações de ruído acumuladas durante todos os anos de concessão do Aeroporto de Brasília à Inframerica, com o registro de todas as reclamações recebidas desde 2013 até o ano de 2024.

Tabela 7 – Origem (Bairro) x quantitativo das reclamações recebidas em 2024.

ENDEREÇO RECLAMAÇÃO	QUANTIDADE EM 2024
Lago Sul	4
Park Way	8
Núcleo Bandeirante	2
Guará	2
Taguatinga	1
Samambaia	1
Localização imprecisa	1
TOTAL	19

Todas as reclamações recebidas no ano de 2024 foram repassadas ao Cindacta, órgão responsável pelo controle do espaço aéreo, em busca de esclarecer os motivos de tais reclamações, bem como buscar soluções para o tratamento da questão. As tratativas realizadas para tratamento dessas reclamações são descritas no item 5 a seguir, que aborda os principais assuntos tratados no âmbito da CGRA.

Houve uma inconsistência no sistema de ouvidorias do Aeroporto de Brasília que não registrou as reclamações ocorridas de agosto a dezembro de 2023. As reclamações registradas nesse período só foram recebidas pela CGRA no mês de março de 2024, não sendo possível o tratamento imediato dessas. Essas reclamações foram tratadas no âmbito das reuniões da CGRA que ocorreram em 2024, conforme relatado nas atas das reuniões descritas no item 5 a seguir.

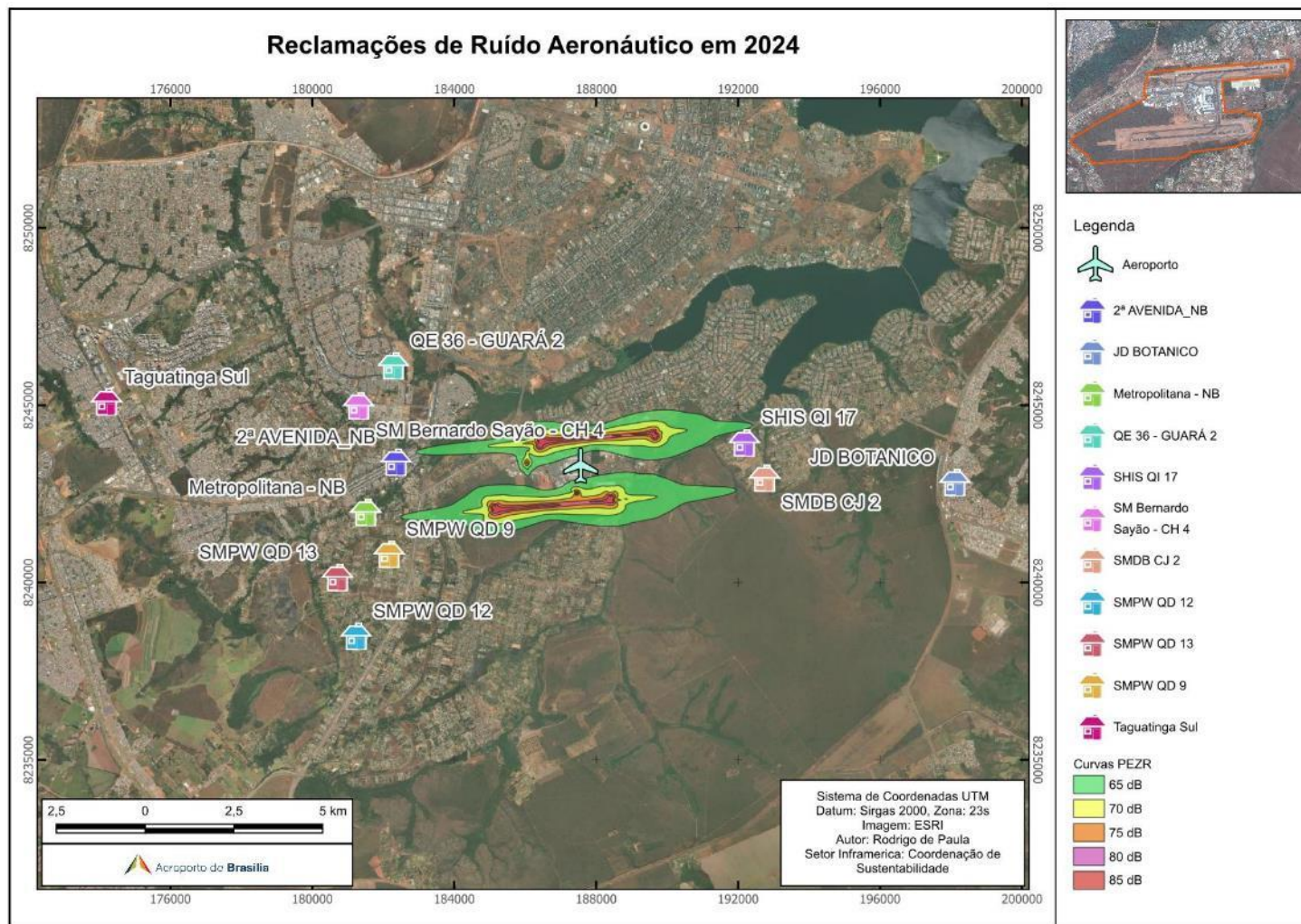


Figura 1 – Mapa com as reclamações relacionadas à ruído aeronáutico registradas no ano de 2024.

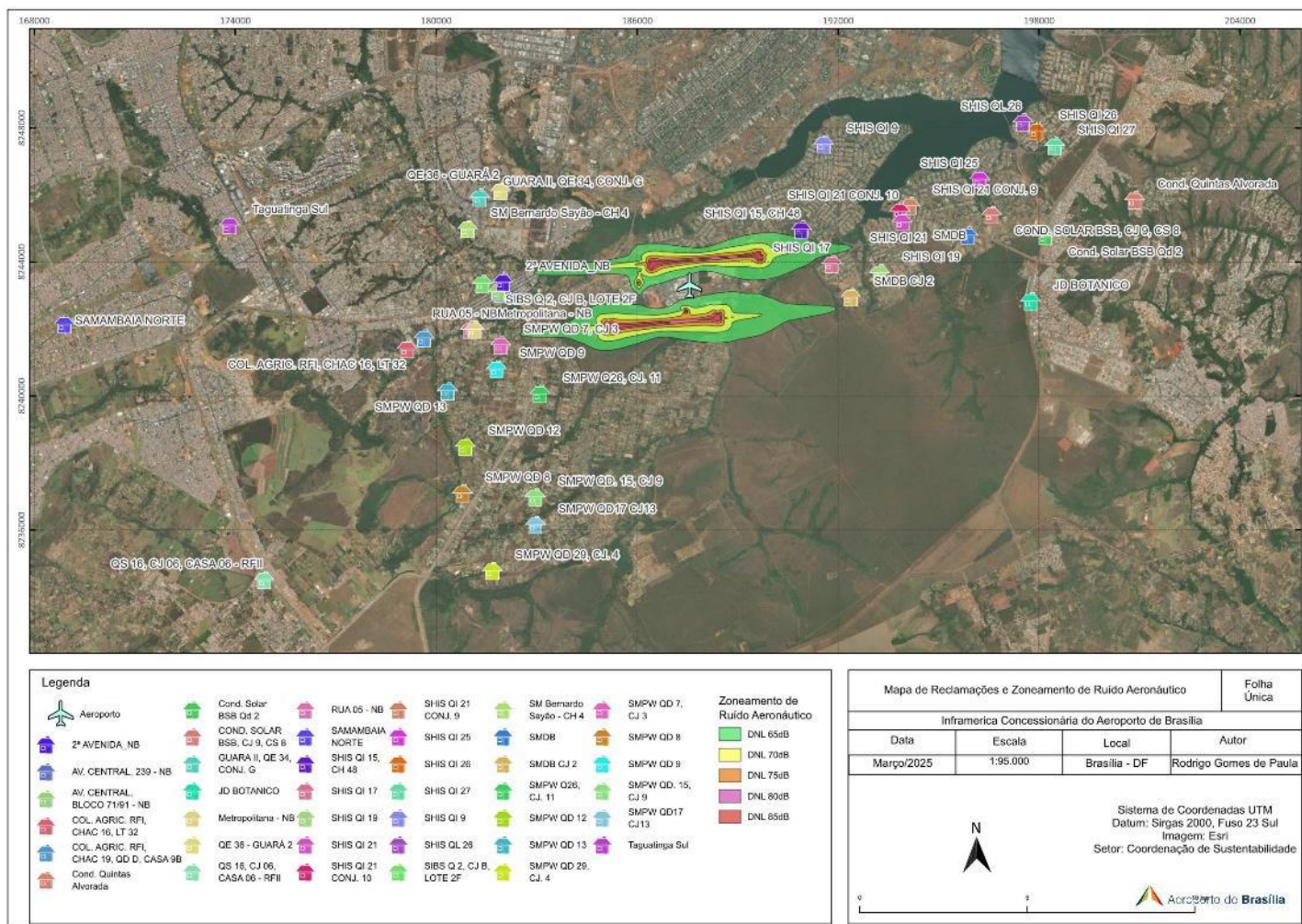


Figura 2 – Mapa com as reclamações acumuladas relacionadas à ruído aeronáutico recebidas desde a instituição da CGRA, em 2013, até o ano de 2024.

5 PRINCIPAIS ASSUNTOS TRATADOS NO ÂMBITO DA CGRA

No ano de 2024, a Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico - CGRA se reuniu duas vezes, tendo a primeira reunião ordinária ocorrido em 19 de março de 2024, às 15 horas, e a segunda reunião ordinária ocorrido em 13 de setembro de 2024, às 15 horas. Ambas as reuniões foram realizadas em ambiente virtual, por meio do aplicativo Microsoft Teams.

Os convites aos membros da CGRA foram enviados pela Inframerica, operadora do Aeroporto de Brasília, por meio do ofício IA nº Circular 0281/GES/DO/SBBR/2024, de 01 de março de 2024 (Anexo 2), e do ofício IA nº Circular 1845/GES/DO/SBBR/2024, de 27 de agosto de 2024 (Anexo 3), para a convocação da primeira e da segunda reuniões ordinárias, respectivamente.

Foram convidados a participar da reunião ordinária da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico, além dos representantes do operador aeroportuário que ficou a cargo da realização da mesma, as companhias aéreas que operam no Aeroporto de Brasília, a saber Latam, Aerolíneas Argentinas, TAP, Copa Airlines, Gol Linhas Aéreas, Azul Linhas Aéreas, Modern Logistics, Sideral Linhas Aéreas, IATA – Associação Internacional de Transportes Aéreos, ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas; os órgãos envolvidos na aviação, dentre eles o DTCEA – Destacamento de Controle do Espaço Aéreo e Cindacta – Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo; os representantes da comunidade do entorno do aeroporto, dentre eles a Associação Colina Dom Bosco, Associação de moradores da QI 17 e SMDB 1, 2 e 3, Preserva 26 – Associação de Moradores da SHIS QI e QL 26; os órgãos de esfera distrital que estão diretamente envolvidos com a questão ambiental e de uso do solo, dentre os quais o IBRAM – Instituto Brasília Ambiental, a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal – SEDUH, a Administração do Lago Sul, Administração do Núcleo Bandeirante, Administração da Candangolândia, Administração do Park Way.

As atas das duas reuniões ordinárias da CGRA ocorridas em 2024 podem ser visualizadas, na íntegra, nos Anexos 4 e 5, juntamente com a lista de presentes e ausentes na reunião. A seguir é apresentado um resumo dos principais assuntos tratados na CGRA.

5.1 1ª Reunião Ordinária da CGRA do SBBR – 19/03/2024

Na primeira reunião ordinária da CGRA do SBBR, ocorrida em 19 de março de 2024, compareceram virtualmente 18 pessoas, entre representantes do operador aéreo, dos órgãos de controle do espaço aéreo (Cindacta I), das companhias aéreas (TAP, Aerolíneas Argentinas, Latam, Copa Airlines, Gol Linhas Aéreas, ABEAR), dos órgãos da esfera distrital (Administração do Lago Sul, Administração da Candangolândia, Administração Park Way, SEDUH-GDF, IBRAM), dentre os convidados por meio do ofício IA nº Circular 0281/GES/DO/SBBR/2024, de 01 de março de 2024 (Anexo 2). A lista de presença, com o registro dos presentes e ausentes a essa reunião estão disponíveis juntamente com a ata de reunião (Anexo 4).

A reunião foi conduzida pelo Sr. Ricardo Brasil, analista regulatório da Inframerica, iniciou sua exposição lembrando que o objetivo da Comissão é uma reunião de especialistas, onde são reunidas pessoas que entendem do assunto e que são capazes de deliberar sobre o tema, juntamente com os interessados do entorno, associações de moradores, analisar riscos em relação à ruído, e propor soluções às empresas aéreas, ao DCEA – controle de espaço aéreo, e principalmente à ANAC, que é o órgão regulador.

O roteiro seguido na 1ª Reunião Ordinária da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico do ano de 2024 está descrito abaixo:

- Curvas de Ruído;
- Compatibilidade do Uso do Solo;
- Mapa de Reclamações;
- Tratamento das Reclamações.

Sobre as curvas de ruído do SBBR, Ricardo recordou que as curvas de ruído atualmente em vigor foram registradas na ANAC em agosto de 2022, e que são as que constam no nosso PEZR – Plano Específico de Zoneamento de Ruído, elaboradas de acordo com a metodologia prevista no RBAC 161, que é internacionalmente aceita, e não houve alterações desde a última reunião.

Ricardo passou então a mostrar a questão da compatibilização do uso do solo, que não houve alteração da última reunião para essa, onde apresentou um mapa com as zonas de influência da curva de 65dB, que mostra claramente quais são as áreas residenciais do entorno do Aeroporto e que, segundo previsto na Subparte E do RBAC 161, pode haver compatibilidade de uso residencial e outros tipos de usos, desde que “medidas para se atingir redução de nível de ruído sejam incorporadas no projeto/construção das edificações onde houver permanência prolongada de pessoas”, tais como janelas com vidros duplos, por exemplo.

Ricardo explicou que essas curvas foram encaminhadas para a SEDUH – GDF e para o IBRAM, em setembro de 2022, para a incorporação nas leis Distritais de suas limitações de uso do solo de acordo com as curvas de ruído elaboradas. Como o Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT do Distrito Federal está em revisão, a CGRA encaminhou uma carta ao Secretário, com cópia a Sra. Camila Pires, representante da SEDUH dentro da comissão, solicitando a consideração do PEZR nessa revisão.

A Sra. Camila Pires confirmou que o processo chegou na Secretaria e que foi encaminhado para ela, como representante da SEDUH na CGRA, para a ciência, e que também foi encaminhado para o setor responsável, que está coordenando a revisão do plano diretor de ordenamento territorial.

Passou-se então ao tratamento das reclamações, inicialmente tratando-se da proveniente das quadras 12 e 13 do Park Way, que reclamava do aumento do nível sonoro e solicitava a priorização da decolagem pela cabeceira 11R, no sentido a não sobrevoar a área residencial em que se encontram. Essa reclamação foi encaminhada para o Cindacta, órgão responsável pelo controle do espaço aéreo, e o órgão respondeu que:

- A utilização do sistema de pistas é determinada pela direção e intensidade do vento, atendendo a requisitos de segurança da aviação, que são prevalentes sobre os outros aspectos considerados.
- A utilização da cabeceira 11R já é predominante sobre a 29L durante 85% do ano, devido principalmente ao regime de ventos.

Todas as outras reclamações citadas do Núcleo Bandeirante e de Samambaia Norte foram encaminhadas para o Cindacta I para checagem e a CGRA aguarda a resposta.

Houve também o registro de outras reclamações em 2023, sobre aumento da frequência e intensidade do ruído das aeronaves, provenientes do Setor de Mansões Dom Bosco, Condomínio Solar de Brasília e Condomínio Quintas da Alvorada, todas áreas próximas ao Jardim Botânico, no Lago Sul.

Passou-se então ao tratamento das reclamações dos moradores que moram próximos à cabeceira 29R. Primeiramente sobre a reivindicação da Associação de moradores da QI 17 e SMDB 1, 2 e 3, que solicitou, em 2020, que se estudasse a utilização de abatimento de ruído estabelecido pela ICAO NADP1 não só durante a noite, mas durante as 24 horas do dia, além da dar preferência, no período noturno, à utilização da pista 11R/29L, cuja utilização implica o sobrevoos de menor densidade habitacional.

Ricardo explicou que a CGRA encaminhou a solicitação da comunidade para as empresas aéreas e houve o retorno inicial da LATAM. A LATAM nos apresentou um estudo comparando o procedimento de abatimento que a companhia utiliza em seus voos, inclusive é utilizada nas suas operações no período 24h, em todos os aeroportos, com o procedimento proposto pela comunidade, que é um procedimento internacionalmente utilizado e proposto pela ICAO.

Ricardo mostrou então que, com as simulações realizadas, a LATAM demonstrou em seus estudos que são observadas pouquíssimas variações do nível de ruído quando comparados o procedimento sugerido pela comunidade e o praticado hoje pela LATAM.

Ricardo disse que, para esse ano, estamos buscando que algum outro operador aéreo faça um estudo semelhante e, por isso, a CGRA reforçou a solicitação nas cartas encaminhadas para a engenharia de operações para as outras companhias que operam no aeroporto: Azul Linhas Aéreas, Gol Linhas Aéreas, TAP e Copa Airlines.

Os resultados apresentados pela LATAM, um dos maiores, senão o maior operador aéreo que atua no aeroporto de Brasília, já nos traz muitas respostas, mas é preciso verificar também o que é praticado pelas outras companhias. Outro ponto levantado foi que os procedimentos praticados pela LATAM e proposto pela comunidade são equivalentes em emissão de ruído aeronáutico, porém o procedimento proposto pela comunidade representaria maiores emissões de CO₂, maior queima de combustível e, conseqüentemente, maior custo operacional. Vários membros de companhias aéreas presentes se comprometeram em consultar os setores de engenharia de voo sobre a possibilidade de realização de estudos semelhantes ao da Latam.

Ricardo Brasil retomou então a questão do tratamento das reclamações. Ele chamou a atenção para o fato das reclamações recebidas pela CGRA estarem todas distribuídas fora da curva de 65dB, ou seja, fora do PEZR regulamentado pela ANAC.

Ricardo ressaltou que é importante que as autoridades urbanas decidam sobre as restrições que serão consideradas para o uso do solo, baseado no que está definido no RBAC 161, dentro no PDOT do Distrito Federal, e que a SEDUH tem envidado esforços para que isso aconteça, conforme demonstrado na reunião.

Outro ponto ressaltado por Ricardo é a questão das proposições de distribuição ou priorização de cabeceiras para pousos e decolagens. A distribuição desses voos por cabeceira se dá por questões de segurança operacional. Pelas curvas de ruído do PEZR pode-se observar que há a priorização da cabeceira que atinge menor densidade populacional. Ricardo mostrou os dados operacionais evidenciando que as decolagens das cabeceiras 11 são mais abundantes que na cabeceira 29, como mostra a tabela abaixo, onde fica claro que 80% das decolagens são para leste e 20% para oeste.

Resumo das deliberações:

- Acompanhar a resposta da consulta aos setores de Engenharia de Operações das Companhias aéreas Gol, Azul, TAP e Copa Airlines para verificar se eles podem realizar um estudo semelhante ao realizado pela Latam, comparando a utilização do procedimento de abatimento de ruído atualmente utilizado por elas em comparação ao NADP 1 proposto pela comunidade;
- Acompanhar a resposta ao questionamento se essas companhias utilizam o procedimento proposto nas cartas de aproximação ou se tem algum procedimento próprio, bem como o horário em que esse procedimento é praticado por essas companhias.
- Aguardar a resposta da SEDUH sobre a revisão do PDOT que está sendo realizada pelo Governo do Distrito Federal para verificar como podemos contribuir no processo.

5.2 2ª Reunião Ordinária da CGRA do SBBR – 13/09/2024

Na segunda reunião ordinária da CGRA do SBBR, ocorrida em 13 de setembro de 2024, compareceram 20 convidados, entre representantes do operador aéreo, dos órgãos de controle do espaço aéreo (Cindacta I), das companhias aéreas (Sideral, Azul, Sky Airline, Copa Airlines, Gol, Latam, ABEAR), dos órgãos da esfera distrital (SEDUH/GDF, Administração do Lago Sul), dentre os convidados por meio do ofício IA nº Circular 1845/GES/DO/SBBR/2024, de 27 de agosto de 2024 (Anexo 3). A lista de presença, com o registro dos presentes e ausentes a essa reunião, está disponível juntamente com a ata de reunião (Anexo 5).

A reunião foi iniciada pela coordenadora de sustentabilidade do Aeroporto de Brasília, Camila Máximo, que explicou como seria conduzida a reunião, passando a palavra para o

Sr. Ricardo Brasil, analista regulatório da Inframerica, que deu início às deliberações previstas em pauta, conforme lista abaixo:

- Curvas de Ruído;
- Compatibilidade do Uso do Solo;
- Mapa de Reclamações;
- Tratamento das Reclamações.

Sobre as curvas de ruído do SBBR, Ricardo informou que as curvas de ruído atualmente em vigor foram registradas na ANAC em agosto de 2022, e que são as que constam no nosso PEZR – Plano Específico de Zoneamento de Ruído, elaboradas de acordo com a metodologia prevista no RBAC 161, que é internacionalmente aceita e baseada em regulamentos internacionais, e não houve alterações desde a última reunião.

Sobre a compatibilização do solo, Ricardo explicou que o objetivo da comissão, conforme definido na RBAC 161, é envidar esforços junto às autoridades administrativas urbanas locais para que o PEZR possa integrar os planos diretores do município, o que já foi realizado, quando em 2022 foi encaminhado o PEZR para a SEDUH, e essa secretaria informou que ele seria considerado no novo plano diretor.

Sobre esse assunto, a representante da SEDUH, Camila Pires, explicou que o PDOT ainda está em revisão e que a previsão é de que seja concluído no próximo ano (2025), então ainda não há nenhuma novidade concreta. Ela relatou que a equipe está juntando todas as informações recebidas de todos os grupos interessados, como comunidade, outros órgãos do governo, para fazer uma proposta da revisão do plano, e que estão na fase de diagnóstico.

Passou-se então ao tratamento das reclamações por parte da comunidade. Ricardo Brasil mostrou o mapa das reclamações de ruído atualizado e observou que as reclamações ocorridas em 2024 estão relacionadas a pousos e decolagens ocorridos pela cabeceira 29, como mostram as reclamações originárias de Taguatinga Sul e Samambaia Norte. Camila Máximo complementou que essas localidades ficam bem distantes do sítio e que não há registro de reclamações anteriores para essas áreas. Ricardo destacou que todas as localidades que registraram reclamações, exceto uma pequena região da QI 17 do Lago Sul, estão fora da curva de ruído de 65dB, que é a curva que, pela legislação requer limitação de uso do solo. Ou seja, essas áreas estão em compatibilidade com o uso do solo.

Ricardo esclareceu que as reclamações sempre são encaminhadas para o Cindacta, autoridade responsável pelo controle do espaço aéreo, para que eles investiguem uma possível causa para o incômodo. O Cindacta retornou com as seguintes considerações sobre as reclamações do ano de 2024, oriundas dos bairros de Park Way, Samambaia e Taguatinga:

- A utilização do sistema de pistas é determinada pela direção e intensidade do vento, atendendo a requisitos de segurança da aviação, que são prevalentes sobre os outros aspectos considerados;

- A utilização da cabeceira 11R já é predominante sobre a 29L durante 85% do ano, devido principalmente ao regime de ventos;
- Não houve aumento repentino de movimentos aéreos;
- As cartas de saída padrão já possuem procedimentos de abatimento de ruído para o período noturno.

O Sr. Johannes, do Cindacta I, disse que as reclamações chegam quando há alteração de cabeceira para a 29 e que normalmente coincidem com o período das chuvas na região, que começa agora em agosto, setembro. Normalmente as pessoas não estão acostumadas com o ruído da decolagem, que é mais ruidosa que o pouso, e tem essa percepção de aumento no nível de ruído. Disse ainda que a novidade foram as reclamações originárias de Taguatinga e Samambaia, e que, por conta desse fato, ele verificou se algo atípico havia acontecido nos dias do reporte, se algo tinha sido lançado de armado voando baixo naquelas regiões, e não houve nenhum registro de nenhuma atividade atípica em relação ao instituto de sobrevoos da área, aquela região urbana, sendo constatado que a operação estava dentro da normalidade.

Ricardo passou então ao tratamento da reclamação da Associação de Moradores da QI 17, que vem sendo discutida desde 2020 pela CGRA, que solicita um estudo dentro da comissão para a utilização de procedimento de abatimento de ruído NADP 1 e 2, que são internacionalmente aceitos e proposto pela organização de aviação civil internacional.

Ricardo recordou o estudo técnico realizado pela LATAM, que demonstrou que não haveria redução significativa de níveis de ruído no Aeroporto de Brasília com a adoção dos procedimentos sugeridos pela comunidade.

Ele recordou também que a CGRA está buscando informações de especialistas de engenharia de operações por parte de outros operadores aéreos, como Azul, TAP e a GOL, em relação à adoção dos procedimentos NADP. A CGRA enviou a documentação encaminhada pela comunidade para as companhias aéreas, mas até o momento não obteve retorno até o momento. A intenção é juntar todas as informações e análises sobre o tema e enviar às autoridades competentes para avaliar as providências cabíveis.

Resumo das deliberações:

- Agendar reunião com a SEDUH para verificar como os representantes do Aeroporto de Brasília e da CGRA podem participar no processo de revisão do PDOT do Distrito Federal.

6 INFORMAÇÕES SOBRE A SITUAÇÃO DO PZR NOS MUNICÍPIOS ABRANGIDOS

As curvas de ruído que compõem o Plano Específico de Zoneamento de Ruído do SBBR foram atualizadas em 2022. Essas atualizações levaram em consideração os seguintes fatores:

- Alterações nas cartas de aproximação e saída ocorridas entre 2019 e 2021;
- Mudanças no percentual de operações das cabeceiras;
- Mix de aeronaves atualizado com inserção de aeronaves de asas fixas e rotativas de uso militar;
- Inclusão de operação de helicópteros.

As curvas de ruído foram geradas no software AEDT (Aviation Environmental Design Tool) versão 3.0d, desenvolvido pela FAA (Federal Aviation Administration – EUA). A metodologia utilizada baseou-se em métodos de cálculos preditivos e com base na média anual de movimentação, em cada uma das cabeceiras e da operação do mix de aeronaves, de onde se obteve a média para a operação do SBBR em 24 horas.

O estudo de compatibilização de uso do solo foi elaborado com base nos padrões da Tabela E-2 do RBAC 161 e o resultado foi inserido no PEZR, que foi enviado a ANAC para análise. Em 09 de agosto de 2022 o PEZR do SBBR foi registrado pela ANAC por meio do Ofício nº 351/2022/GTPI/CCOP/SIA-ANAC.

Com o registro efetivado pela ANAC, a Inframerica noticiou o Governo do Distrito Federal (SEDUH/GDF) e o IBRAM, encaminhando o PEZR do SBBR na íntegra, por meio das correspondências IA nº 1035/GMA/DO/SBBR/2022 e IA nº 1030/GMA/DO/SBBR/2022, respectivamente. As correspondências estão disponíveis no Anexo 6.

6.1 Quanto a sua incorporação pelas leis municipais

Com a atualização das curvas de ruído, a Inframerica encaminhou à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH, órgão da esfera do Governo do Distrito Federal – GDF o novo Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) do SBBR para dar conhecimento às novas curvas de ruído vigentes para o Aeroporto de Brasília por meio da correspondência IA nº 1035/GMA/DO/SBBR/2022 (Anexo 6), 08/09/2022.

Essa comunicação tem o objetivo de buscar com que sejam concretizadas ações de regulação e fiscalização por parte dos órgãos distritais competentes da compatibilização do uso do solo de acordo com as recomendações e as limitações de atividades antrópicas urbana e rural apontadas na análise de compatibilização do uso do solo no PEZR em questão (Tabelas 7 e 8), em especial, através da incorporação deste nas leis de uso do solo do Distrito Federal.

Em resposta a esse comunicado, a SEDUH enviou a Carta nº 340/2022 – SEDHU/GAB (Anexo 7), de 17/10/2022, que informa que “o plano apresentado, atendendo às disposições do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil, é comunicado à SEDUH visando a incorporação das atividades antrópicas constantes das tabelas 7 e 8 do referido plano nas leis de uso e ocupação do solo. A unidade acrescenta, ainda, que a área objeto da demanda é o entorno do Aeroporto de Brasília, abrangendo as regiões administrativas do Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo, Park Way e Lago Sul, (...) além da Candangolândia.”

Destacam que o PEZR encaminhado é “contribuição valiosa e pertinente para o monitoramento e implantação da normatização da LUOS (Lei de Uso e Ocupação do Solo),

mas que as restrições/condicionantes sugeridas no PEZR chegam após a edição da Lei Complementar, não estando incluídas nas determinações vigentes.

Porém, ressaltam que o Plano Diretor de Ordenamento Territorial está em fase de revisão, sendo desta forma possível considerar o PEZR em seu escopo, e que as informações fornecidas pelo PEZR devem ser consideradas oportunamente em revisões futuras da LUOS.

Sobre esse assunto, a representante da SEDUH, Camila Pires, na reunião da CGRA realizada em setembro de 2024, explicou que o PDOT ainda está em revisão e que a previsão é de que seja concluído no próximo ano (2025), então ainda não há nenhuma novidade concreta. Ela relatou que a equipe está juntando todas as informações recebidas de todos os grupos interessados, como comunidade, outros órgãos do governo, para fazer uma proposta da revisão do plano, e que estão na fase de diagnóstico.

A CGRA continuará envidando esforços para que o PEZR seja incorporado às leis distritais.

6.2 Quanto a compatibilidade com as atividades desenvolvidas na área do plano

A Inframerica estuda a possibilidade de encaminhar a SEDUH os dados da atualização do PEZR do SBBR para inclusão das curvas de ruído no Geoportal-DF, onde será possível ter acesso aos dados georreferenciados do Distrito Federal.

6.3 Quanto as ações de fiscalização

Sobre as ações de fiscalização, a representante da SEDUH informou que no Distrito Federal a fiscalização quanto ao uso do solo é realizada pelo DF Legal, e quanto às questões de ruído, pelo IBRAM – Instituto Brasília Ambiental (órgão ambiental do DF). Porém, a CGRA não obteve evidências até o momento de que o GDF tenha realizado fiscalizações de compatibilidade do uso do solo de acordo com o PEZR do Aeroporto de Brasília e com o previsto no RBAC 161.

7 CONCLUSÃO

A Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico vem cumprindo com sua função de receber e tratar os assuntos referentes ao ruído aeronáutico, promovendo o diálogo e intermediando a resolução dos problemas identificados ao longo do ano. As tratativas iniciadas no ano de 2024 serão continuadas no ano seguinte.

8 ANEXOS

ANEXO 1 – IA nº 0170/GES/DO/SBBR/2024 – para o Cindacta I – Reclamações da comunidade quanto à ruído aeronáutico;

IA nº 1349/GES/DO/SBBR/2024 – para o Cindacta I – Reclamações da comunidade quanto à ruído aeronáutico;

Ofício 141/ATM/25115, do Cindacta I em resposta à IA nº 1349.

IA nº 2432/GES/DO/SBBR/2024 – para o Cindacta I – Reclamações quanto à ruído aeronáutico;

IA nº 2555/GES/DO/SBBR/2024 – para o Cindacta I – Reclamações quanto à ruído aeronáutico;

Ofício 226/ATM/47198, do Cindacta I em resposta às IAs nº 2432 e 2555.

ANEXO 2 – IA Circular nº 0281/GES/DO/SBBR/2024 – Ofício de convocação para a 1ª Reunião Ordinária da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico do Aeroporto Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek – CGRA do SBBR. Protocolos de recebimento dos participantes.

ANEXO 3 – IA Circular nº 1845/GES/DO/SBBR/2024 – Ofício de convocação para a 2ª Reunião Ordinária da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico do Aeroporto Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek – CGRA do SBBR. Protocolos de recebimento dos participantes.

ANEXO 4 – Ata da 1ª Reunião Ordinária da CGRA em 2024, ocorrida em 19/03/2024.

ANEXO 5 – Ata da 2ª Reunião Ordinária da CGRA em 2024, ocorrida em 13/09/2024.

ANEXO 6 – IA nº 1030/CGRA/SBBR/2022 – para o IBRAM/DF – Encaminha a atualização do PEZR do SBBR; e IA nº 1035/CGRA/SBBR/2022 – para a SEDUH/GDF – Encaminha a atualização do PEZR do SBBR.

ANEXO 7 – Carta nº 340/2022 – SEDUH/GDF