



FL. Nº
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº
CMSP – NOME DA CPI
Nome - RF

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE

PRESIDENTE: PAULO FRANGE

AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 11 de maio de 2011

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Este Presidente dá início aos trabalhos da 8ª audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente que realiza no dia de hoje, 11 de maio de 2011.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo Portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço www.camara.sp.gov.br, link Auditórios online.

Discutiremos o tema: “Ruídos provocados pelas atividades aeroportuárias de Congonhas e o impacto sobre as áreas localizadas no seu entorno”.

Foram convidados para esta audiência pública os Srs.: Antonio Gustavo Matos, Presidente da Infraero; José Márcio Mollo, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas; Carlos Eduardo Magalhães, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil; Ricardo Augusto Valle Pinto, administrador da VPC Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo; Eduardo Murgel; Eduardo Jorge, Secretário do Verde e Meio Ambiente; Sandra Assali, Presidente da Abrapava; Edvaldo Sarmento, Presidente da Associação dos Moradores do Entorno do Aeroporto; Luís Carlos, morador do bairro e que também é convidado desta Casa. Encaminhamos ofício a todas as secretarias afins.

Estão presentes, até o momento, os Srs.: Rogério Benevides, assessor, representando o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias; Allemander Pereira, representando o Sindicato Nacional das Empresas Aéreas; Alexandre Rodrigues Fillizola, especialista em regulação da aviação civil, da Anac; Sr. Osvaldo Figueiredo Maugeri, assessor especial, representando, neste ato, o Secretário do Verde e Meio Ambiente; Norma Yurie Seki, Departamento de Urbanismo, Secretaria de Desenvolvimento Urbano. O Sr. Marcos Juliani já esteve conosco e tem um trabalho na área de ruídos e nos ajuda na Comissão. Agradeço a presença do nobre Vereador Aurélio Nomura.

Este tema que envolve a discussão do ruído no entorno do aeroporto é recorrente nesta Casa e nós, na maioria das vezes, não temos respostas para a sociedade que nos

procura.

Todo o material está taquigrafado para que possamos enviar à comissão que está acompanhando este assunto desde a primeira reunião em que tratamos do assunto, em 2001. Inclusive, na época, fizemos um capítulo específico só sobre esse assunto e vamos acompanhar daquele momento para cá o que aconteceu e o que temos hoje.

Peço que inicialmente o representante da Secretaria do Verde e Meio Ambiente possa fazer uso da palavra porque gostaríamos muito que esse assunto fosse tratado à luz do EIA-RIMA que foi a última peça e embasa as discussões a partir de um novo momento quando da reforma do aeroporto.

Agradeço a presença do representante da Secretaria do Verde.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Tem a palavra o Sr. Osvaldo Figueiredo Maugeri. Se o senhor puder focar no sentido dos itens que foram abordados no EIA/RIMA nos ajudaria muito porque temos buscado acompanhar este trabalho.

O SR. OSVALDO FIGUEIREDO MAUGERI – Bom dia a todos. A Secretaria do Verde, após a vinda do EIA/RIMA, emitiu uma licença de operação, a primeira licença de operação de Congonhas em 2009. Nesta licença foram estabelecidas 100 exigências e algumas dizem respeito à produção sonora, a questão do ruído. Prosseguiu com a Infraero apresentando os elementos e cumprindo parcialmente estas exigências até que chegou o momento em que algumas dessas exigências chegaram ao seu prazo de cumprimento, no início de 2010, e dizem respeito, principalmente, a grosso modo, a três situações mais específicas: uma que é o horário de funcionamento do aeroporto, reduzindo uma hora pela manhã e uma hora pela noite; a questão de teste de ruídos e a questão de medição dos ruídos, que eram exigências mais importantes, polêmicas dentre as exigências, existiam outras relativas a helicópteros e outras, mas essas foram as mais polêmicas.

Neste momento quando a Secretaria do Verde foi cobrar, autuar a Infraero, pelo descumprimento dos prazos no cumprimento destas exigências, adveio uma medida judicial da

Infraero no início de 2010, com uma liminar que suspendeu não a licença, mas determinou que a Secretaria do Verde não poderia apenar pelo descumprimento dessas exigências. Essa liminar ainda está em vigor, mas durante o ano passado, houve um progresso neste caminho porque existia já, desde 2007, uma ação proposta pelas entidades de movimentos do entorno contra a Infraero, relativas a estas questões de incômodo por ruído.

Essa ação da Infraero contra a Prefeitura, em razão da (palavra inaudível) foi apensada essa ação das entidades dos moradores do entorno. Se buscou chegar a um acordo, pelo menos uma parte destas questões. Discutimos e aqui há pessoas que estiveram conosco nesta discussão, durante o ano passado inteiro na Justiça Federal, para se chegar a um acordo. Esse acordo acabou não ocorrendo, mas de toda maneira, houve medições de ruídos, promovidas pela Infraero e houve uma tentativa de se chegar a uma solução negociada no horário de funcionamento com redução de uma hora pela manhã o que foi noticiado pelos jornais e acabou não acontecendo. Há ainda a possibilidade de um estudo no sentido de se reduzir esse horário com o aumento dos *slots* durante o dia e o processo judicial está em andamento.

Devo dizer, para concluir a minha fala, que a Secretaria do Verde continua atuando no sentido de fazer com que a licença de recuperação seja respeitada, cobrando da Infraero a apresentação dos ruídos, estudos necessários e das seguranças que cabem a ela. A Infraero tem colaborado no que diz respeito a várias dessas providências, não só relativas a ruídos, mas a todas as questões do aeroporto. São 100 exigências que dizem respeito a toda a questão ambiental do aeroporto em todos os sentidos. Estamos com um debate na Justiça, que me parece, não deve ser tratado somente pela Justiça, é um debate da sociedade, foi muito produtivo e acho até que o fato de a Justiça Federal ter aberto essa discussão, ainda que não tenha produzido um efeito definitivo, um acordo, mas pelo menos nós discutimos durante seis meses esta questão.

Estavam lá presentes a ANAC, Infraero, Prefeitura, moradores do entorno,

empresas aéreas, então, a discussão foi muito profícua e eu pessoalmente participei dela e fiquei muito satisfeito que isso tenha acontecido. Acredito que haja uma possibilidade de entendimento, nós chegamos a um entendimento. Há interesses conflitantes, isso não há dúvida de que há, mas acredito que seja possível que isto aconteça. Sei que a ANAC está estudando sobre um zoneamento de ruídos para Congonhas, não acompanho diretamente isso, embora, a ANAC esteja fazendo isso até de forma pública pelos seus sites. Então, há uma postura do Governo Federal em relação à revisão do Plano Diretor de ruídos do aeroporto que a atualmente existente é dos anos 80, quando a Cidade era completamente diferente e a zona dois - que é uma zona de ruído onde há várias restrições e hoje é ocupada por centenas de casas, de escolas e todo o tipo de equipamento existente no entorno do aeroporto. Portanto, esse zoneamento de ruídos da ANAC para Congonhas está efetivamente ultrapassado pelos fatos. Não representa mais o que representava na década de 80. Ele precisa ser revisto e é neste momento que temos de atuar sob o ponto de vista do Município e do ponto de vista do Governo Federal e da ANAC. Temos sustentado que a competência para a licença de funcionamento, inclusive, para análise de ruído do aeroporto de Congonhas é municipal. Esta é a questão tratada na ação judicial.

A Infraero alega que isso se trata de competência da União, por tratar-se de matéria ligada à Aeronáutica, que é de competência da União. Nós entendemos que a matéria é de natureza ambiental, portanto, é competência concorrente e com se trata de material local, porque o aeroporto de Congonhas tem influência local, a matéria é de competência municipal e é o município que tem de legislar e atuar no que diz respeito ao licenciamento, inclusive, sob o ponto de vista do ruído e outras questões relativas ao licenciamento ambiental do aeroporto.

Essa questão está em juízo, mas acreditamos que seremos vencedores no final do processo, mas isso não impede que a discussão seja feita neste âmbito.

Cumprimento a iniciativa da Comissão do Meio Ambiente da Câmara porque me parece que esta questão precisa ser debatida, precisamos trazer esta questão para a Câmara

Municipal. Na História do Brasil sempre foi tratada em âmbito federal e nunca se trouxe o assunto para âmbito municipal. Estávamos discutindo que o debate se torna mais acirrado e descentralizado, mas me parece que é isso que deve ser feito.

Estou aqui à disposição para esclarecimentos, me parece que seriam estas as informações que eu poderia dar para início dos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – É exatamente isso. O ano que vem vai completar dez anos que eu pessoalmente acompanho este assunto e foi aqui que fizeram a primeira discussão sobre o aeroporto de Congonhas para aproximar da figura do município. Desde aquele primeiro momento não conseguimos entender exatamente as suas frases de hoje. Por quê um órgão federal dentro do perímetro urbano do município tem toda a imunidade e está acima de todas as leis?

Inclusive, no 11 de Setembro, nós estávamos em reunião discutindo a situação de vôos sem transponder sobre o eixo da própria Av. Paulista. Naquele mesmo dia começou uma correria na reunião dizendo que havia acontecido alguma coisa, nós até achamos que era brincadeira, daí vimos as imagens na teve.

E o assunto é exatamente esse: o que tem a ver a Câmara com aquilo? E aí vinha a discussão dos céus de Paris. O Parlamento faz legislação específica; não permitiu Mirage. Enfim, não permitiu que fizessem o que queriam no céu de Paris. E há a questão do Estatuto da Cidade, que nos deu um poder muito maior para tratar esse assunto. Não queremos interferir na atividade lá, mas gostaríamos de ter uma convivência harmônica, encontrar um mecanismo. Então a sua linha de pensamento é exatamente como a nossa. Não conseguimos entender até agora onde nós ganhamos com a Justiça nesse processo. A cada vez que colocamos esse tema com a interposição do Judiciário, acabamos havendo uma arbitragem que foge do interesse da sociedade. Na verdade, não é uma questão de o juiz apitar esse jogo, porque gostaríamos muito de participar, como torcida, não para que haja um vencedor, mas para que haja um bom relacionamento. Não conseguimos isso até agora. E acredito que a

Câmara é, de fato, uma caixa de ressonância da sociedade. E aqui que temos de tratar esse assunto, para que não fiquemos à espera de que a Justiça decida tudo. Vejam o que aconteceu, mais uma vez, em relação à união estável, em que o Supremo tomou atitude pelo parlamento, omisso em Brasília. Mais uma vez, a anencefalia é tratada nos tribunais, e não na legislação, em relação ao tema do aborto. E à medida que nos omitimos e vamos perdendo a oportunidade de estabelecer esse diálogo, perdemos a oportunidade de tratar o assunto em nome da sociedade, e o Judiciário acaba decidindo, porque uma vez tomada a decisão, não vamos discutir. Tanto é que não vamos discutir nem a liminar. É uma decisão judicial, e não queremos mais discutir esse assunto.

Vou pedir para a Dra. Norma falar em nome do Departamento de Desenvolvimento Urbano da Secretaria. Em que estágio estamos hoje, dentro do Município, acompanhando essa relação com o Aeroporto de Congonhas e o que temos de novo? Porque, desde a primeira vez também, foram criadas comissões intersecretariais, grupos de estudos, e não recebemos os retornos dessas comissões. Em que estágio estamos hoje?

A SRA. NORMA YURI SEKI – Bom dia a todos. Na realidade, não estou participando diretamente desse assunto. Trabalho no Departamento de Urbanismo, e a minha presença aqui é para acompanhar o assunto, tendo em vista a revisão do Plano Diretor e dos Planos Regionais, assim como a legislação de uso e ocupação do solo.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Ok. Passarei, então, a palavra aos assessores do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias.

O SR. ALLEMANDER PEREIRA – Meu nome é Allemander Pereira, e aqui represento o Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas, o Dr. José Márcio Mollo, que, infelizmente, por uma audiência em Brasília, não pôde comparecer a esta reunião, motivo pelo qual pede desculpas, antecipadamente.

Conforme foi exposto, o assunto merece atenção. E as empresas aéreas, é importante que deixemos claro, são prestadoras de serviço de transporte aéreo público. E o

transporte, qualquer que seja, tem uma relação total com o crescimento econômico, com a atividade econômica, no estado, no município, enfim, na esfera em que ele é realizado. O transporte aéreo, da mesma forma, tem uma ligação muito grande com o crescimento do Estado de São Paulo, de sua economia, e da própria cidade de São Paulo, que tem um vínculo com o restante do Brasil, uma vez que o São Paulo é o motor da economia brasileira. Então, academicamente – também sou professor –, a demanda por transporte aérea deriva da atividade econômica. Se alguém vai viajar, vai de um lugar a outro, é porque vai visitar alguém, ou resolver algum problema trabalho em outro local; não vai simplesmente passear de avião, mas buscar algum complemento, a lazer ou negócio. De qualquer maneira, a viagem é motivada por negócio. As empresas, nesse caso, são prestadoras de serviço. E no caso específico de Congonhas, elas prestam esse serviço com suas aeronaves, que são, diga-se de passagem, as mais modernas aeronaves existentes no mercado. Não existe nenhuma outra aeronave mais moderna do que aquelas utilizadas em Congonhas atualmente: Boing 737, 700 e 800, os Airbus A319 e A320; até mesmo os Fockers, os últimos, estão saindo, pois a última empresa também os está substituindo pelos Airbus, como A319 e alguns A318, que são um pouco menores, e, portanto, mais ajustados para a ponte. Então a prestação do serviço, do ponto de vista da qualidade dos seus equipamentos, da técnica utilizada, conta com o que há de melhor em termos internacionais. Não há nada melhor do que as aeronaves que operam. E as empresas operam sob as regras estabelecidas pelo poder concedente – no caso, a União, através da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, que dita as normas de controle de tráfego aéreo; e a Infraero – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária –, que administra a operação dos aeroportos. Então sempre frisamos – e o senhor, que acompanha, e é verdade quando menciona que o assunto já vem há muitos anos –, que temos carência. E essa talvez foi a parte da nossa discussão e apresentação perante o próprio juiz que conduziu o assunto e a Procuradora Federal. Temos hoje – e é indiscutível, pois é um problema desta década, conforme o senhor mencionou – uma

carência imensa de infraestrutura aeroportuária. A verdade é essa. Temos uma grande carência. E, novamente: é indiscutível a carência em São Paulo, cujos aeroportos estão no limite da sua capacidade. Não há, portanto, muita flexibilidade. De forma até mais incisiva, diria que não há quase nenhuma flexibilidade de se transferir voos de Congonhas para outros aeroportos, como para Guarulhos, e, principalmente, nos horários que se busca, que são os primeiros horários da manhã e aqueles do final da noite, porque são horários de chegada dos voos internacionais em Guarulhos, assim como a distribuição daqueles que não vão ficar em São Paulo. E a partida dos voos internacionais, com destino ao exterior, é no final da noite, e com a chegada também dos voos que alimentarão esses voos internacionais. Então há uma dificuldade devido à carência da infraestrutura. E nesse ponto abro um parêntese: o transporte aéreo é composto de dois insumos fundamentais, sem os quais não haveria transporte aéreo – aeronaves e infraestrutura. Esta última é indispensável para o transporte aéreo, porque dela depende o processamento e a transposição do modo de transporte de aéreo – aeronave – para os modos de transporte de superfície. Então não é possível prestar serviço de transporte aéreo sem infraestrutura. E estamos num momento em que a infraestrutura está pressionada, e está no seu limite, em todos os aeroportos. O último que tinha alguma capacidade, que é o de Campinas, conforme os números apresentados, não deixa qualquer dúvida de que sofreu um crescimento imenso. Nos últimos dois, três anos, Campinas ultrapassou o número de um milhão e meio de passageiros ao ano para algo em torno de cinco milhões, com a possibilidade de que, este ano, chegue próximo a sete milhões. Então há toda uma pressão sobre a infraestrutura. Por outro lado, as empresas têm procurado atender à demanda com a melhoria, naturalmente, das aeronaves, cujo tamanho médio tem crescido, e também com o aumento de sua eficiência, em termos de emissão de ruído. E aí um parêntese muito importante, uma vez que falamos de ruído, que tem uma característica bastante similar.

Ele é uma medida logarítmica, ou seja, uma redução de dois decibéis não quer dizer uma redução de um para dois, não. É como se saísse de cem para dez ou, três decibéis seria de mil para dez.

Então, só para que se tenha ideia, e isso também foi apresentado, a redução do ruído na fonte se processou de uma maneira, nos últimos 30 anos foi na ordem de 30 decibéis. Nos últimos dez, eu diria, algo em torno de dez a 14 decibéis, pois foi a última grande modificação tecnológica que pode ser incorporada às aeronaves.

Entendemos como importante a discussão que está sendo conduzida, mas as empresas têm feito grandes esforços no sentido de prover suas aeronaves com aquilo que há de melhor em termos de tecnologia e, assim, prestar os serviços de transporte aéreo público, que é – me parece também – de interesse do desenvolvimento da Cidade e do Estado de São Paulo.

Esses seriam os esclarecimentos iniciais. Como foi dito aqui, avançamos nas discussões no âmbito da vara do Juízo Federal. Conseguimos ajustar os horários de testes de motores, ainda que com algumas observações quanto à própria operação das empresas, pois se houver uma pane, ou a necessidade de checagem de um motor, aquela aeronave tem de aguardar até 9h da manhã para ser verificada. E como sabemos, Congonhas não tem muito espaço para disposição de aeronaves reservas, por isso, é difícil de se atender, além de causar atrasos àqueles passageiros da aeronave.

Enfim, houve avanço, conseguimos encontrar uma posição aceitável para todos e também que ficassem claras essas possibilidades de atraso. Enfim, avançamos. A dificuldade, agora, realmente, está relacionada ao problema do fechamento se estender por mais uma hora, ou seja, das 6 até, ou seja, se estenderia, ficando fechado mais uma hora, que será até às 7h.

Como já comentamos, existe a dificuldade de realocação desses vôos, uma vez que eles não têm onde serem colocados, há um problema de infraestrutura sério que, no

momento, demonstra esse caminho bastante difícil.

Agradeço a todos. Essas são, portanto, as considerações iniciais que gostaria de fazer.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Entendo. Pode ficar à vontade.

É que deixamos de ver o aeroporto de Congonhas como um fato isolado no Brasil. À medida que vamos, como usuários, necessitando de uma série de escalas para chegar em São Paulo, e também em algumas madrugadas, às vezes, ficamos retidos, em algum lugar, 4h da manhã, com vôos que chegam na Cidade num horário que é quase impossível imaginar como é que vocês podem, em cascata, resolver todo o problema, inclusive daquelas pessoas que vêm do Nordeste. Temos vôos que saem às 3h da manhã ou às 4h da manhã de outros tantos pontos distantes.

Uma situação para a qual me atento é a dos aviões turbo-hélice de padrão similar ao da Pantanal. Eles deixaram de operar no aeroporto de Congonhas e foram transferidos para Cumbica. Isso seria em função do ruído, ou em função da segurança desse tipo de aeronave para esse tipo de aeroporto.

O SR. ALLEMANDER PEREIRA - Na verdade ele não tem nada relacionado ao problema de ruído. Os turbo-hélices são aeronaves mais lentas, e os deslocamentos de menor tamanho diminui a eficiência e diminui também o tempo de vôo, ou seja, aumenta o tempo de vôo no caso da utilização do turbo-hélice para a cobertura de etapas de 400 ou 500 quilômetros.

Então, houve uma substituição para se ter um melhor aproveitamento, e também para as pessoas poderem sair dentro de um horário razoável das cidades mais afastadas.

É importante que, como foi dito, o impacto de uma hora não se dê somente em Congonhas, mas em todos aqueles vôos que estão chegando tanto em Congonhas como que estejam saindo às 4h da manhã de outras cidades, do norte, de Belém, mas que têm pousos intermediários em Brasília e por aí vai.

Há toda uma rede, e o transporte aéreo tem mesmo essa característica de rede. Então, o impacto dessa hora é muito grande.

Foram quantificados, se não me engano, algo em torno de 2,5 milhões de passageiros que seriam impactados, por ano, com uma redução desse horário exatamente por isso.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Testes de motores não são mais feitos aqui, são?

O SR. ALLEMANDER PEREIRA - O teste é feito quando há uma pane no motor, quando há um problema que ele tem de ser verificado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Esse teste é que tem um impacto grande de ruído.

O SR. ALLEMANDER PEREIRA - Ele teria de ser checado, quando há essa situação, pois o motor tem de ser checado, tem de ser feito um teste antes da decolagem. Então, foi feito esse acordo através do qual as empresas farão o teste numa área, determinada pela Infraero, e no centro da pista auxiliar, depois das 9h da manhã. Isso foi equacionado, apesar de ter esse problema que mencionei, ou seja, nesse caso não há espaço de pátio suficiente.

Tanto as pessoas que estariam voando, como a malha que estaria sendo servida por aquela aeronave têm de aguardar até 9h, quando será feita a checagem, para daí, então, o vôo poder ser realizado. Isso significa quase três horas depois da abertura do aeroporto.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Só para se ter ideia, desde quando discutimos esse assunto, foi levantada e sugerida a situação de barreiras acústicas que poderiam refletir esses ruídos para cima e não indo de encontro ao bairro e até mesmo voltando para as regiões mais baixas do bairro.

Já que estamos ouvindo outro representante, pergunto, essa possibilidade é viável? É que vimos outros aeroportos urbanos dentro de metrópoles, tais como Paris e Londres, e não

vimos essas barreiras na prática, mas, na teoria, os desenhos nos mostram que é uma possibilidade bastante interessante mas que, por outro lado, acaba por reduzir o espaço desse porta aviões, parado aí, na região.

O SR. ROGÉRIO BENEVIDES – Meu nome é Rogério Benevides. Sou engenheiro.

Quando o senhor menciona que acompanhou há 10 anos, na verdade, eu saí da Escola de Engenharia e fui para o DAC em 1984. Em 1985 eu já media ruído em Congonhas. Tenho até medo de fazer as contas, porque, às vezes, as contas não são a favor, são contra.

Em 1985 começamos a fazer medições. Durante quase 15 anos, fui chefe do laboratório de ruído do Departamento de Aviação Civil no Instituto de Aviação Civil. Então, todas as medições de ruído, no Brasil inteiro, nós já coordenávamos e fazíamos.

Tivemos a oportunidade de conseguir formar uma concepção bem sólida desse tipo de problema. Sobre sua menção das barreiras acústicas, existem duas questões a serem consideradas. Primeira, a barreira acústica atua, principalmente, no ruído que vem do solo, ou seja, atenua aquele barulho que vem do solo. Então, a ação dela é muito pequena, mas naquela comunidade que é adjacente, à margem, durante o taxejamento ou até mesmo durante parte do efeito da rolagem da aeronave, teremos uma atenuação.

Contudo, há outra implicação, qual seja, se ela vai causar ou não obstáculo, se vai ser ou não obstáculo para os procedimentos do voo. Por isso, elas possuem limitações de localização e de altura. Por exemplo, sua eficácia para o aeroporto de Congonhas, tem de ser estudada. Pode trazer benefícios? Sim, pois, especificamente o aeroporto já tem ocupação em todo seu entorno.

De repente, em algumas localizações pode ser. Em outras, por exemplo no Galeão, eram usadas algumas barreiras desse tipo com o objetivo de diminuir o ruído para o pessoal da administração, dentro do próprio aeroporto. O efeito delas era muito próximo. No mundo inteiro, a gente vê alguns, por exemplo, onde existem os testes de motores. Em Natal, existe uma instalação apropriada para testes de motores, mas esse tipo de instalação é específica por tipo

de aeronave. Poderíamos ter aqui esse tipo de teste, com potência máxima, mas isso é pouco utilizado em Congonhas. Porque se tiver uma pane, se tentará fazer um teste em horário que não gere muito incômodo, com o menor teste possível. Quando se faz o sistema hidráulico, por exemplo, nem se gira motor, faz-se com auxílios. Essa é uma atividade que deveria ser estudada.

Voltando, basicamente, vou dizer aos senhores, Congonhas é um caso típico, especial, onde há algumas características. Como que nós tratamos desse problema? Já fizemos estudos para Guarulhos e Galeão. Por exemplo, no Galeão as duas pistas eram a 10-28 e 11-33, se não me engano. Quando o avião decola da 10-28 faz curva, pega a radial 063, porque se seguir direto passará em cima de Paquetá, que é tida como uma ilha folclórica. O avião tem ruído muito baixo e é possível fazer algumas ações para reduzir o ruído.

Quando decolamos com a aeronave do Galeão, os senhores percebem que quando a pista é maior a aeronave faz uma curva para a esquerda, assim que levanta. Aquilo é feito para evitar o sobrevoo em Paquetá, até hoje. Fizemos essa atividade em 1988. Agora, Congonhas tem uma característica especial, é tomado em todo setor.

Guardei duas indicações que o senhor fez: convivência harmônica e interesse da sociedade. É exatamente isso que temos que correr, não temos por onde sair e esse problema tem de ser encarado de forma bem clara. Não vou dizer para o senhor que nós conseguiremos fazer uma convivência harmônica, porque o impacto sempre existirá em uma atividade industrial como é a operação aeroportuária. Mas penso que temos de ter uma convivência consensuada. Temos de dar esse passo, até onde podemos, tanto de um lado, como do outro. O primeiro passo é saber o tamanho do problema.

Creio que caminhamos muito em virtude das discussões que tivemos durante o ano passado inteiro. Penso que nessa ideia do consensuado demos um grande passo, principalmente na implantação de um sistema permanente de monitoração de ruído no Aeroporto de Congonhas. Essa é uma atitude que tem de ser implantada para que nas ações

que temos de desenvolver, tenhamos a magnitude dos seus benefícios, o *status quo* da situação. Senão, como já estive aqui há 20 anos, voltaremos, novamente, daqui a 20 anos e vamos falar que o problema está nos helicópteros, no voo de madrugada, no voo que vem de Guarulhos e sobrevoa Congonhas.

Quanto a esse passo creio que, inclusive, o Juiz Federal foi muito feliz, pois ele bateu muito no ponto de que nós temos de consolidar primeiro o sistema permanente de monitoramento de ruído. Porque esse sistema vai permitir o desenvolvimento de uma política, pela qual trabalharemos com as empresas aéreas, com o aeroporto e com a comunidade.

Para que possamos atenuar o problema de ruído temos de trabalhar, basicamente, de três formas: na fonte, nas aeronaves que hoje são, com certeza, as mais silenciosas do mundo, não há nada melhor. Para mudar algum procedimento, podemos fazer certa distribuição.

Trabalhei no aeroporto de Basel, na fronteira da Suíça com a França, decidimos que um fim-de-semana um decolava para um lado e, no seguinte, para outro lado. Era consensuado. Não foi nem o município nem o estado, foi a comunidade que sugeriu isso.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Rodízio de incomodidade.

O SR. ROGÉRIO BENEVIDES - Exatamente.

Tínhamos outros benefícios, outros programas. Por exemplo, incentivo ao desenvolvimento de atividade industrial comercial - a municipalidade participava com esse tipo de evento -; existia o programa de sonorização. Então, todos esses programas eram colocados na mesma cesta e desenvolvidos de forma a mitigar o problema.

Esse conjunto de ações fazia parte da política do impacto ambiental do entorno do aeroporto. O aeroporto que não tivesse uma política dessa consolidada, ele não poderia receber recursos federais, por exemplo. Então, para esse conjunto de ações nós temos ainda o que fazer. Como sabemos, em toda atividade industrial há um impacto decorrente, que tem de ser mitigado com as soluções que dispomos.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - No caso das RES, o senhor crê que foi um avanço? Porque isso aconteceu nesse período que estamos discutindo, inclusive, foi conosco esse trabalho das Rotas Especiais para Helicóptero. A medição de ruído dos helicópteros é feita de forma diferente na aproximação do cone de aproximação?

O SR. ROGÉRIO BENEVIDES - Não. Em relação aos helicópteros, na verdade, estive um ano aqui como gerente regional de São Paulo, inclusive esse problema caiu no meu colo, é um problema difícil.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Eu lembro.

O SR. ROGÉRIO BENEVIDES - Esse problema é um problema difícil dado o número de helipontos que têm na Cidade, alguns estão regularizados perante ANAC e não estão regularizados perante o Município. Há um conflito de legislações.

Acontece que qualquer restrição, inclusive que foi feito dirigido aos helicópteros foi para tráfego aéreo, não para ruído. Pode ser trabalhado sim, mas as medições e o nível de incômodo são os mesmos. A grande diferença entre o helicóptero e o avião é que temos a operação aeroportuária localizada na área de Moema, perto de Congonhas, enquanto que a operação para o helicóptero está espalhada na Cidade toda.

O ruído do helicóptero é de baixa frequência, apesar de ser mais baixo é mais difícil de ser atenuado. Atenuar ruído de baixa é mais difícil do que de alta frequência, porque vem das hélices. Por isso, o impacto é mais permanente. Essas variáveis têm de ser consideradas.

As rotas especiais não foram desenhadas com o intuito de reduzir impacto.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - A incomodidade.

O SR. ROGÉRIO BENEVIDES - Não. Foi para a segurança.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Foi para segurança, apenas.

Lembro bem disso, inclusive, recentemente, fizemos um sobrevoo noturno, para poder entender isso lá. O Aeroporto de Congonhas continua tendo o seu espaço reservado a essas aeronaves.

Quando saímos da parte sul, acabamos incomodando uma região que era relativamente sossegada, passamos sobre o Ipiranga, um bairro de classe média, de idosos e de moradores históricos. Chamou-me a atenção porque já saímos passando pelo Ipiranga que, até então, não era uma rota que recebia voos noturnos.

O SR. ROGÉRIO BENEVIDES - Essas rotas têm condições de contorno estabelecidas pelo DECEA e pelo SRPV-São Paulo. Há limitações quanto à questão de fluxo de tráfego do Aeroporto e de fluxo em tráfego de helicópteros.

Um helicóptero, com certeza, tem flexibilidade maior de conseguir movimentar esse processo. Caso haja uma demanda específica para evitar o sobrevoo de uma área ou outra, com certeza, há mecanismos que permitam gerenciarmos esse tráfego.

Somente resumindo o que, realmente, passei durante esses 20 anos. Hoje, em Congonhas, precisamos implantar um sistema de monitoramento, no qual consolidaremos uma situação e o desenvolvimento de uma política.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Quem o senhor chama de “nós”? A Infraero teria de participar todos?

O SR. ROGÉRIO BENEVIDES - A Infraero, no meu entender, ela ...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - É a síndica. Mas ela teria condição de catalisar esse processo, ou seja, aproximar as partes? Porque sempre que falamos com o Verde, eles entendem o assunto; o senhor também tem essa visão muito clara; mas quando chegamos na Infraero - nós respeitamos muito o trabalho deles, são pessoas extremamente competentes, mas percebemos que é, mais ou menos, como a reunião do síndico quando vamos ao condomínio. Parece que quando o pessoal é colocado na mesma sala, ninguém se entende mais. Dessa forma fica difícil levar avante.

Quando o senhor fala “nós”, quem é teria a possibilidade de catalisar esse processo e materializar isso?

O SR. ROGÉRIO BENEVIDES – Como exemplo, podemos mencionar a ANAC que

acabou de preparar uma legislação, que está em consulta pública e que criará uma Comissão de Gestão de Ruído Aeronáutico no aeroporto. Todos os aeroportos de grande porte terão uma comissão dessas, na qual a Infraero estará junto com a sociedade, com os órgãos representativos da comunidade, com a municipalidade e ali terá de se fazer uma gestão do problema do impacto ambiental gerado pelo aeroporto. Essa é a legislação que temos no Brasil e que está em fase de consolidação, mas vemos que no mundo inteiro, como nos Estados Unidos, a municipalidade junto com o aeroporto conduz esse processo e são atrelados recursos a ele.

Nos Estados Unidos, existe o *Far Part 150 Noise Compatibility Planning*, Norma de Compatibilidade ao Ruído. O aeroporto aplica ou não isso. Nós temos instrumentos. No Brasil vejo que a Infraero, com certeza, é um grande síndico e tem a responsabilidade de ser cobrada disso. O EIA-Rima, por exemplo, é um grande instrumento para implantação desse sistema.

Na verdade, acho que essa convivência tem de ter a mão forte de todas as entidades governamentais; no âmbito municipal, estadual e federal, cada um com sua competência específica e cobrar dos grandes aeroportos, que é um instrumento extremamente importante para a Cidade, um indutor de desenvolvimento. Que tratemos desse problema de forma consensual. Esse é o estágio em que estamos.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Percebemos que esse assunto é muito interessante, mas nós não tiramos dos erros o aprendizado. Quando saímos daqui para cidades de porte médio, na faixa de 300 ou 250 mil habitantes, que têm seus aeroportos, os mesmos erros cometidos no Aeroporto de Congonhas são repetidos lá. Ninguém os corrigiu. A primeira coisa que se vê quando se instala um aeroporto desses é que alguém coloca – não entendo qual é a mentalidade – um posto de gasolina bem em frente. É só visitar os aeroportos. É uma coisa impressionante. Em seguida, é instalado um conjunto residencial. E depois, um hospital. Tudo isso porque o terreno ali perto é mais barato e tudo vai acontecendo.

Saindo daqui, vamos para fora, por exemplo, em Luanda. No aeroporto da capital, o

único hospital do continente africano construído nos últimos anos, num padrão muito bom e de alto nível, está no rumo da cabeceira. Antes da inauguração, verificou-se que havia ruídos demais. Então, resolveram colocar janelas acústicas. O prédio nem tinha terminado e já tinham de trocar. Tudo foi feito em granito, mas tiveram de trocar as janelas.

Percebemos que não há uma literatura ou mesmo engenheiros como o senhor que possa constituir um número de informações para levar adiante a correção desses erros. Tínhamos um cálculo de dois milhões de litros de gasolina estocados no entorno do Aeroporto de Congonhas. Imagina se cai um trem de pouso sobre uma área daquela.

O SR. ROGÉRIO BENEVIDES - Desde 1980, na Portaria 0629, o então Ministério da Aeronáutica aprovou os Planos de Zoneamento de Ruídos, nos quais, com a competência federal, proibia a implantação no entorno dos aeroportos. Desde 1979. Nós realizamos, desde aquela época, encontros com cidades de porte médio, que tinham aeroportos e tentamos trazer esse problema à tona.

Contudo, a realidade municipal, as forças econômicas e mobiliárias, são coisas que, essa é a realidade. Uma coisa é o que o papel aceita, outra coisa é a realidade, o mundo, como funciona na sua forma. Acredito que o trabalho que a Aeronáutica fez, foi um trabalho pioneiro, extremamente consistente, contudo ele peca porque, ele tem a realidade na ponta da linha, é muito diferente daquela que você tenta implantar apenas com legislações. Hoje, acredito que Congonhas, apesar da situação já ser essa ele pode ser o grande exemplo para consolidar essa política de Congonhas para fora. De tentar melhorar daí para fora não tem mais jeito. Esse problema só será resolvido quando a sociedade tiver a consciência de como lidar com ele, enquanto não tivermos essa dicotomia, de poder saber que podemos infligir a legislação e isso vai dar um reflexo só daqui há vinte anos isso não seria consolidado. Hoje, Congonhas, apesar de ser um grande problema, também tem a oportunidade impar de consolidar essa política.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Dona Norma, leva para a Secretaria nossa

Casa aqui, a Câmara Municipal de São Paulo não conseguiu fazer a revisão do Plano Diretor, mas quem sabe por decreto, alguma outra situação o Município tinha de impedir qualquer tipo de autorização para abertura de postos de gasolina naquele entorno. Já pedimos isso mais de uma vez, passamos isso para Seab, e aqueles que ainda não tem seus alvarás, que não tivessem realmente. Continuamos permitindo, inclusive outras atividades do entorno que vão reclamar da incomodidade, mas estão em desenvolvimento, caso de hotéis, que continuam fazendo cada vez mais próximo da pista, parece até que tem de ficar bem colado, ms esse é um assunto que teríamos de tratar com a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e a Câmara Municipal de São Paulo. Não conseguimos tratar esse assunto do Plano Diretor, porque não evoluiu, mas é um assunto da maior importância, temos de criar um obstáculo para que essas atividades fossem implementadas, por razões de segurança. Com relação incomodidade, o senhor colocou um assunto que nos interessou muito, de tratar pontualmente dentro do aeródromo em que ponto poderíamos ter, eventualmente, uma barreira que pudesse amenizar o sofrimento da população no entorno. Esse plano de monitoramento, realmente, se não tivermos na sua gestão a participação da sociedade, vamos de novo ficar dentro dos muros falando nossa linguagem, o pessoal de fora não entendendo o que está acontecendo lá dentro. Com a palavra o Sr. Marcos Juliani.

O SR. MARCOS JULIANI – Sou Engenheiro Civil e trabalho com ruídos e vibrações e principalmente barreiras acústicas. Concordo com tudo que o colega engenheiro comentou, e quero dar os parabéns a eles por todos esses estudos que estão sendo feitos, já de um longo tempo. Vejo que o problema está colocado e tem se tentar atenuar mistigar esses ruídos. A colocação de barreiras, também concordo com eles, é de uma eficácia muito pequena e vai atender essa população em torno. Para colocação dessas barreiras tem de ser levado em conta a questão de segurança de vôo, em um aeroporto que é pequeno, e acredito que esse trabalho de se fazer uma monitoração permanente, uma atividade muito boa, excelente, e acrescentaria que nessa atividade fosse sempre feitas as medições dos ruídos

provocados pela fonte. Pelas aeronaves. E que isso tivesse alguns limites. Porque mesmos que essas aeronaves sejam muito boas, durante a manutenção, ou após alguns anos de uso, elas podem deixar de ser boas. Que também na manutenção se cuidasse dessa situação de ruídos. Que esses ruídos fossem medidos diretamente nas aeronaves e que fossem impedidas de pousar e decolar aqui em São Paulo, as que emitissem ruídos acima de níveis aceitáveis.

Acho também que para mitigar em equipamentos do tipo hospitais, escolas que já estão colocados ao redor do Aeroporto de Congonhas, que houvesse algum tipo de atenuação, como colocação de janelas antirruídos. Que não fosse feita atenuação somente na fonte, mas também nos receptores. E que estas medidas que já estão sendo estudadas, como restrições de horários e de vôos – continuem a sê-lo. Além disso, que barreiras acústicas fossem colocadas para que o pessoal muito próximo do Aeroporto de Congonhas tivesse menos sofrimento. É o que eu acho.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado, Marcos. Pretendemos ouvir representantes da ANAC e da sociedade civil. Sabemos da complexidade desse problema. Quando começamos a tratá-lo, foi porque o pessoal do entorno do Aeroporto de Congonhas reclamava muito do ruído. Essa reclamação vem, agora, caminhando: ela começa na altura do Jaraguá até lá. Sou morador do bairro de Perdizes, onde as pessoas também se sentem incomodadas com o ruído desse cone de aproximação. Temos, com certeza, reclamação na Cidade toda, daí a importância de tratarmos do assunto ouvindo todos os envolvidos.

O SR. ALEXANDRE RODRIGUES FILIZOLA – Bom dia a todos. Obrigado ao Presidente da Mesa por esta oportunidade de falar. Quando eu vinha para esta reunião, pensava por que me escalaram para ela. Foi feito um convite diretamente à Diretoria, e eles me passaram a convocação para que eu viesse falar com vocês. Atuo internamente num grupo de trabalho que está produzindo os estudos do processo que foi citado aqui pelo meu colega da Secretaria do Verde. Toda essa avaliação que será divulgada em 31 de maio está sendo feita por mim e pelos meus colegas da ANAC. Estou estudando o problema não há tanto tempo

quanto o meu colega Benevides, mas creio que o suficiente.

Alguns pontos que foram expostos hoje são importantes de serem reprisados. Primeiro, o fato de que a solução é difícil e tem de ser consensual entre as diversas partes. Aliás, até a palavra solução não seja a melhor a ser aplicada; trata-se de uma mitigação, como foi dito hoje. Não há como se resolver o problema, o avião vai continuar produzindo ruídos, as pessoas já estão alocadas naquela região, e isso é aparentemente um impasse. O que podemos fazer é trabalhar em pequenas melhorias que podem vir a causar uma redução do incômodo dessas populações. É isso que há disponível nas nossas mãos, nada mais do que isso.

Tendo isso em mente, como a ANAC está trabalhando? Como um regulador, ela tem de se ater aos limites da lei, o que a lei lhe permite fazer. Dentro desse tema, ruídos, nossa legislação é relativamente antiga, anterior à Constituição. Se vocês estão debatendo esse assunto há muito tempo, então vocês já sabem dessa dificuldade. O Código Brasileiro de Aeronáutica é de 86, a portaria que fala sobre planos específicos é de 87 e a Constituição é de 88. Na tentativa de melhorar todo esse aparato legal para que a ANAC possa realmente atuar, foi criado o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC 161. Ele estava em consulta pública, a qual terminou nesse mês que passou. Suas sugestões estão sendo avaliadas para que ele seja finalmente editado. No bojo desse RBAC, está previsto que aeroportos com um “x” de movimento terão obrigação de ter um sistema de monitoração e, como foi mencionado, uma gestão de ruído. É uma coisa nova em relação à legislação. Isso está no espírito dessa nova lei, desse novo regulamento que está sendo questionado agora.

Com base nisso, ou seja, com base na quantificação desse problema, a ANAC imagina que, aí sim, a gente pode tentar medir qual é a situação real do incômodo lá, qual é a situação real dessa externalidade causada pela aviação à comunidade do entorno.

Foi dito, em algum momento, que o Plano de Zoneamento Específico é anterior à década de 80. De fato, é; não foi alterado. Mas podemos imaginar que a situação daquele

plano está bem melhor hoje em dia do que como era anteriormente, porque aquilo que foi dito pelos meus colegas é verdadeiro: as aeronaves evoluíram com o tempo, estão mais silenciosas e isso se mostra quando é feito o mapa de ruído de um túnel, quando o vemos diminuindo em área. É por conta disso. Então, essa já é uma realidade e no mundo inteiro é aplicado muito investimento nesse tipo de evolução.

Quanto à questão de barreiras acústicas, um dos tópicos do estudo que estamos conduzindo é sobre isolamento acústico, não exatamente barreiras acústicas no entorno do aeroporto, porque a nossa divisão de engenharia achou que seria complicado do ponto de vista operacional implementar barreiras acústicas no entorno, porque teria uma efetividade curta em relação à pista. E se vocês lembrarem, a cabeceira 17, do lado de cá, é alta em relação ao resto do ambiente do entorno da Cidade. Então, a efetividade seria muito pouca.

Muitas das reclamações que tivemos conhecimento se dão, por exemplo, em operações de aproximação, quando se está a três milhas náuticas da cabeceira da pista; não é um dentro do aeroporto. Então, essa situação da barreira acústica não é algo que neste momento faz parte do estudo, porque consideramos que não seria muito eficiente. Agora, quanto ao isolamento acústico de residências, está sendo feita alguma consideração a respeito.

Com esse estudo e esse processo, o objetivo é gerarmos ideias, para que isso possa fazer parte de uma política a ser implementada em todos os aeroportos, não só no de Congonhas – Congonhas seria realmente o laboratório inicial –, mas nos de todo o País. Esse problema da aproximação das pessoas do aeroporto tem um nome: *encroachment*. É um problema que ocorre no mundo inteiro, porque, para existir, o aeroporto leva infraestrutura para o local e é um polo atrativo de mão de obra. Então, depois que a infraestrutura está lá e tem emprego, naturalmente as pessoas querem se aproximar. Só a título de curiosidade, recentemente saiu no jornal sobre o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, que está sendo implementado em Natal e onde já há uma explosão imobiliária de condomínios, galpões de

construção, etc, no entorno. Para esse problema ser solucionado, o Sindicato das Empresas Aéreas, a Administração Aeroportuária e o município têm de trabalhar junto com ANAC a fim de chegarmos a um consenso. Da parte da ANAC, estamos trabalhando no arcabouço legal e pedindo à Administração Aeroportuária, por exemplo, que haja uma monitoração. Isso faz parte do bojo da regulação que está em consulta.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Há alguma situação em que a ANAC possa provocar os municípios no sentido de tratar esse entorno? Porque, na verdade, o aeroporto é um polo de desenvolvimento econômico. Até o mais distante e estranho deles, Confins, em Minas Gerais, de tão longe que ficava, ninguém entendia para o que servia; hoje serve basicamente para cargas. Mas qualquer aeroporto não deixa de ser um polo de desenvolvimento econômico, porque o entorno acaba sendo preenchido por empresas, etc, e, em seguida, vem também a habitação, porque as pessoas querem morar perto do trabalho. Há alguma ação da ANAC? É atribuição da ANAC, eventualmente, provocar os municípios no sentido de conter essa evolução no entorno?

O SR. ALEXANDRE RODRIGUES FILIZOLA - Atribuição da ANAC de provocar, não, mas, até onde entendemos da legislação, o que existe e está em vigor é que isso já era uma atribuição dos municípios. O Código Brasileiro de Aeronáutica de 86, sobre as Zonas de Proteção de Aeródromo, determina, no parágrafo 4º do artigo 44, que “as Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos”.

Então, a lei já previa que isso deveria ter ocorrido, uma vez que na época o DAC traça esses planos específicos como foi feito na década de 80. Os Municípios deveriam pegar esse Plano Específico e incorporar ao seu Plano Diretor. E as construções, por exemplo, de escolas e hospitais na região da chamada Curva 2 não poderiam ser permitidas, ou se fossem permitidas, deveriam sê-las com o Código de Construção que já contemplasse o isolamento acústico. Já seriam construídos dessa maneira.

Uma das ideias do produto trabalho é justamente essa questão. Uma das sugestões que adiantamos no relatório é que isso seja incorporado a esses Planos Diretores. Quando o novo Plano Específico for publicado que seja incorporado, porque pelo menos congela a situação do jeito que está agora, não piora para o futuro. A tendência é que continuem construindo, por mais que achemos que já está totalmente tomado em volta.

Casas novas, casas antigas são derrubadas, prédios são construídos, escolas são alocadas, hospitais são feitos, então, a ANAC em si não tem muito a obrigação de provocar resposta no Município. Mas, já existe uma estrutura legal que permitiria esse tipo de ação. O RBAC 161 talvez venha para tornar isso mais claro. Agora, a atribuição desse contato é ficar mais diretamente voltada com a administração aeroportuária. A Administração Aeroportuária opera, explora e dá serviço. Então, ela e a Municipalidade terão mais responsabilidade em controlar isso.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Alexandre, você tem razão. A nossa visão hoje é exatamente contrária a de quando começamos a discutir esse assunto há dez anos. Quando discutimos esse assunto pela primeira vez, atribuímos todas as culpas de tudo ao aeroporto. Depois descobrimos que o Município era culpado de tudo.

Na verdade, encontramos até mesmo um texto em que Getúlio Vargas determina a saída, na época, mandava - a ditadura estava fácil. Quando a água passou por cima dos aviões no Aeroporto do Campo de Marte, mandou encontrar uma área bem longe da margem dos rios, distante da Cidade e no alto. Nós temos o texto da história do Getúlio falando sobre o local onde deveria ser instalado o aeroporto em São Paulo. E foi assim. Era bem longe mesmo, lá no alto. Longe de rio, tanto é que não há enchente lá. Mas, enfim, a Cidade caminhou.

Não nos orientamos no ordenamento urbano do entorno. Passamos por cima de tudo. Não tivemos Plano Diretor, não tivemos coragem de impedir algumas situações. Instalamos, sim, escolas, hospitais, etc. O hospital que está ali ao lado é da Cruz Vermelha. Foi primariamente construído para ser um hospital com 500 leitos de pediatria da Cruz Vermelha.

Hoje é um prédio abandonado, fechado. Tem só o Edifício da Paz (?) no meio daquele terreno gigante, mas ainda é da Cruz Vermelha, sede Rio de Janeiro.

Não conseguimos entender por que ao longo dos anos cometemos todos esses erros e estamos discutindo um erro de mais de 60 anos. Continua ainda implementando situações erradas. Agora, vamos tentar corrigi-las. O Município erra muito.

Vou dar-lhe outro exemplo bem recente. Há um Hospital da Aeronáutica perto do Campo de Marte localizado bem no fundo, sossegado. Lembro-me exatamente de quando comecei minha vida como médico em Uberaba o quanto era tranquilo. E a ex-Prefeita Luiza Erundina mandou construir um Sambódromo em frente. E quando chegamos à Câmara Municipal de São Paulo a primeira lei que chegou a esta Casa - a Vereadora talvez se lembre - era para destinar recurso do Tesouro do Município de um milhão. Na época, era um dinheirão para que pudesse ser feito o isolamento acústico do Hospital da Aeronáutica por causa do Sambódromo. Olha, primeiro autorizamos a construção do Sambódromo. É o único Sambódromo do planeta localizado em frente a um hospital. Ninguém construiu o Sambódromo lá porque quis, foi ordem da ex-Prefeita. Não estou dizendo que ela estava errada. Outros construiriam algo lá.

Hoje, nem mesmo o isolamento acústico resolve o problema mais. Tem ruído lá mesmo com o isolamento que foi feito naquela época dentro de um patamar de ruído muito menor; um isolamento até menor, com muito menos restrição. Hoje, o ruído é tão alto que faz barulho dentro do barulho dentro do aeroporto, dentro do hospital, mesmo com o isolamento acústico que está lá.

Então, aí nós começamos agora, vimos aí janelas acústicas na região do entorno do aeroporto, nos prédios. E quem paga? O condomínio? O munícipe? O aeroporto? A Infraero? Quem que assume essa conta? O Município, porque errou, foi isso? Nós aqui não conseguimos votar o Plano Diretor, dez anos. Aliás, não conseguimos nem votar a sacolinha. Imagine, então, o Plano Diretor. Hoje, nós entendemos que a culpa, na verdade, é do

ordenamento urbano do Município. O Município se omitiu ao longo do tempo e não deu conta de acompanhar essa evolução.

Vou passar a palavra ao Vereador Aurélio Nomura e, em seguida, vamos ouvir a Dona Isabel Konder Comparato, a Marcia Vairoletti - do Movimento Defenda São Paulo - e o Edwaldo Sarmiento. Temos mais três.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Obrigado, Presidente.

Quando fiquei sabendo - não sou desta Comissão -, mas, quando fiquei sabendo a respeito desta audiência pública, fiquei muito interessado. Retornei agora, recentemente. Retornei este ano, mas o que pude constatar, na realidade, é que não alterou absolutamente nada.

Particpei há quatro anos, até um pouco antes da tragédia dos aviões da TAM, de uma Comissão de Estudos exatamente para analisar o Aeroporto de Congonhas e o que vemos é que não mudou absolutamente nada. Estamos retornando. A única coisa que acho que melhorou um pouquinho foi com relação aos movimentos no Aeroporto de Congonhas. O resto, absolutamente nada.

Eu fui morador em Moema, fui morador na Avenida Miruna e tive o desprazer também, quando houve a mudança, o fechamento da pista principal, começou a cair o avião dentro da Avenida Miruna, não se dormia mais. Até convidamos as autoridades à época para que morassem ali perto para ver e a grande maioria morava longe, por incrível que pareça, do aeroporto – é claro, para não ter tanto barulho.

O barulho, cada vez mais, vem aumentando – é o que temos visto, apesar de termos um horário estipulado pelas autoridades. Hoje, por exemplo, acho que por volta das 4 ou 5h da manhã, houve movimento no aeroporto, como toda semana temos aviões descendo fora do horário. Estou morando hoje na Vila Clementino, mas eu escuto o barulho.

Achei interessante e queria até cumprimentar o representante da ANAC, porque, na outra vez, depois de dois meses de discussões nesta Comissão de Estudos, só depois que

houve aquela tragédia da TAM é que vieram as autoridades federais. E, naquela época, haviam-se comprometido de que haveria uma comissão conjunta entre a Prefeitura de São Paulo e também o Governo Federal - foram determinadas pelo Ministro as tratativas e, logo depois, lembro-me de que se falava muito na questão do licenciamento, porque, por incrível que pareça, deveria o aeroporto ser licenciado antes da reforma. A legislação nossa obriga o licenciamento, coisa que não foi feita. Está sendo discutido e, agora, está na Justiça. Se se pretende discutir o licenciamento, acho que tínhamos de avançar muito mais, segundo o representante da Secretaria do Verde aqui presente que falou que, de cerca de cem itens que foram levantados, não sei quantos que foram cumpridos, mas essa demanda já está passando dos limites. O que se verifica é que pouco se mudou.

Falava-se - viu, Paulinha, até corrigindo um pouquinho você - que, logo depois desse acidente, as autoridades federais baixaram uma portaria falando que existiam cerca de 400 prédios com interferência, mas de lá para cá não se fez absolutamente nada, pelo contrário, deixaram da mesma maneira, porque o Ministério e as autoridades iam tomar as medidas necessárias.

Então, para vermos o descaso e como ele ocorre, lembramos uma coisa emblemática, o prédio do Banespa no Centro da cidade está acima do gabarito ou tem a interferência, e deveria ser reduzida a altura em seis ou sete metros e está aí até hoje, por incrível que pareça. Em frente ao aeroporto, na 23 de Maio, temos o Sindicato dos Aeroviários, que também tem interferência, mas ao mesmo tempo vemos prédios extremamente altos sendo construídos, outros construídos recentemente, sem qualquer tipo de manifestação.

Lembro-me que quando estávamos discutindo o plano diretor, na época do Prefeito Celso Pitta, mandamos um pedido de informações para as autoridades com relação ao gabarito na região e não houve resposta até hoje. Mandei, na legislatura passada, um ofício pedindo informações, porque estava tramitando nesta Casa um projeto que seria a complementação do zoneamento naquela região, porque todos os senhores sabem, aquela

região foi vetada pela Prefeita Marta Suplicy, então aquela área ficou uma zona cinzenta. E a prefeitura apresentou um projeto de zoneamento adequando aquela área, exatamente aonde vemos aquelas casas antigas perto da Av. Bandeirantes. Fizemos a solicitação, porque o gabarito era livre e não houve qualquer tipo de resposta das autoridades aeroportuárias.

Então acredito que a culpa não é só da Prefeitura, mas da omissão das autoridades aeroportuárias. Enquanto estamos discutindo a questão dos ruídos, acredito que muitas das ações, que já são de consenso, poderiam pelo menos já ter sido iniciadas, porque se formos levar nesse ritmo, aguardar um consenso e tal, a população é que vai sofrer.

Nosso Presidente falou que há dez anos está discutindo essa questão do aeroporto, então não são quatro, são dez anos e se formos voltar para aqueles moradores da região, estamos há 20, 30 anos reclamando da situação caótica em que se encontra o Aeroporto de Congolnhas.

Então se houvesse uma condição em que pudéssemos resgatar os anais da comissão de estudos, de quatro anos atrás, porque temos tudo, chamamos todas as autoridades e aí temos também os compromissos firmados perante a Câmara Municipal. Assim podemos buscar as autoridades federais, para o cumprimento imediato das medidas necessárias, de forma a amenizar o ruído e o incômodo que vem causando à população do entorno.

Era isso que tinha a dizer. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado, Vereador Aurélio Nomura, seu trabalho é bem vindo a essa comissão e, depois, levaremos informações sobre quais são os próximos passos para que V.Exa. possa nos acompanhar nesses trabalhos.

Gostaríamos de chamar a Sra. Isabel Konder Comparato, da Associação dos Amigos Moradores pela Preservação do Alto da Lapa e Bela Aliança. Obrigado por sua presença.

A SRA. ISABEL KONDER COMPARATO – Bom dia, obrigada. Represento os

moradores da Associação dos Moradores do Alto da Lapa e Bela Aliança. Preciso fazer uma colocação importante: nosso bairro está sendo diretamente afetado também, então, o entorno não é mais somente os bairros ao redor do aeroporto, mas toda a região de Alto da Lapa, Alto de Pinheiros, está sofrendo enormemente com os ruídos dos aviões.

Há pouco mais de um mês, houve uma alteração de rota e os ruídos estão insuportáveis. São mais de 90, ou 100, aeronaves, passando ininterruptamente a alturas baixas e isso está causando a degradação dos bairros Z1 – há bairros consolidados, há um bairro tombado, com importância vital, do ponto de vista ambiental, para a Cidade de São Paulo.

Queremos solicitar fiscalização dessa rota. Queremos saber o que houve. Solicitamos alteração dessa rota. Queremos também fiscalização de horários. Ontem, por volta da meia noite e meia haviam aviões passando. E às cinco e meia da manhã também. Eles seguem essa rota e, claramente, estavam indo para Congonhas e isso precisa ser fiscalizado.

Queremos que o horário seja reduzido, além de ser respeitado, reduzido em uma hora. É preciso rever como se concentrarão os vôos, pois sabemos que houve um aumento muito grande de demanda de vôos. O aumento foi de 25% no mês passado na demanda de vôo domésticos. Então, é preciso organizar, orientar e respeitar, sobretudo, o zoneamento de São Paulo.

Essa rota não pode passar em cima de bairros estritamente residenciais. Isso precisa realmente ser respeitado.

Portanto, solicitamos um trabalho intensivo e rápido. Mas, sobretudo, essa fiscalização. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Tem a palavra a Sra. Márcia do Movimento Defesa São Paulo. Gratos pela sua presença.

A SRA. MARCIA VAIOLETTI – Bom dia a todos, gostaria de apontar duas vertentes aqui para nossa discussão. A primeira, somos até íntimos, no bom sentido, nas discussões, pois, em 2001 não participei da Comissão Especial, presidida por V.Exa., por ter

sido um assunto que eu não estava tratando à época, mas, na de 2007, participamos de 20 audiências públicas, sendo duas delas dedicadas a helipontos e helicópteros.

Lendo os dois relatórios e, inclusive o segundo – feito em 2007 -, existem, pelo menos, 20 quesitos apresentados pela comissão, solicitando uma resposta. Até hoje, passados quatro anos, a Câmara Municipal, responsável pela comissão, não apresentou uma resposta nem para a sociedade civil e para as pessoas que participaram ativamente das discussões – incluía-se aqui a ANAC, Infraero, os Sindicatos de Proprietários de Aeronaves. Então, continuamos com as mesmas questões.

Se não me falha a memória, em junho do ano passado, tivemos aqui uma audiência pública sobre o EIA-RIMA. Não temos retorno de qual foi o andamento, até porque, naquela audiência pública, inúmeras informações não foram satisfatórias. Eram, inclusive, contraditórias, até sendo dito que não tinham helicópteros no aeroporto de Congonhas, pelo promotor da ANAC.

Então, ficamos com a seguinte questão. Voltamos, hoje, com esse pronunciamento, o qual, o senhor sabe, é repetitiva. Falamos: ‘pode’, ‘não pode’, e cada vez estamos agregando ao aeroporto de Congonhas novos problemas. Por exemplo, a Copa do Mundo não está sendo tratada aqui. Por que? Ela é uma medida de exceção. Temos lá os módulos operacionais provisórios, o Condephaat libera a obra, e o Secretário do Verde, em várias audiências públicas diz o seguinte: para cada ação no Aeroporto, é necessário um novo EIMA-Rima. Só que como a Copa é exceção, não precisa nada.

Nós, da sociedade civil, participamos quando convocados, mas o que a gente precisa é ter um levantamento das respostas oficiais dos órgãos. Vamos esquecer essa coisa de conflito de competência porque, na verdade, isso não é algo que todo mundo queira assumir. A Câmara, então, como órgão representante da sociedade, tem o direito de exigir uma resposta em relação àqueles cerca de 20 itens, pelo menos, discutidos nas audiências feitas nesta Casa.

Foi dito que há uma portaria vedando postos de gasolina ao lado do Aeroporto de Congonhas. Quando vamos a reuniões perante juízes ouvimos que a Prefeitura é culpada por ter permitido construção no entorno do Aeroporto. Quem fiscaliza quem? Se a competência sobre o espaço aéreo é da ANAC ou da Infraero, a competência sobre o solo só pode ser da Prefeitura. Aliás, pode-se desvincular solo de espaço aéreo?

Se vemos que está sendo construindo um posto de gasolina, é porque falta fiscalização. A ANAC, ou o órgão competente, deveria encaminhar uma carta para a Secretaria de Desenvolvimento Urbano – ou a Sehab ou outro órgão que dá as autorizações – dizendo que tal obra não pode ser construída. Ficamos, então, com essa área neutra, com essa zona de indecisão quanto à competência, à responsabilidade. Daí, só quando acontecem os acidentes é que vamos levantar as coisas.

Algo que me chama atenção, relativamente ao EIA-Rima, é o seguinte: nos últimos relatórios apresentados existem itens 3, 5, 7, vários deles com demanda judicial. Isso saiu do relatório porque a Infraero está encaminhando a resposta para a Secretaria do Verde como se estivesse cumprindo essa ordem. Ora, se a Secretaria do Verde não pode autuar porque perdeu o prazo, como é que a Infraero pode responder diretamente dizendo que cumpriu? Há alguns itens como o 3, o 5 *etc.*

Essas pequenas coisinhas que vão aparecendo deixam a nós, da sociedade civil, extremamente indignados e cansados até, porque isso está se tornando um assunto repetitivo, e não temos respostas objetivas. Acredito que, desses relatórios e dessas reuniões que têm sido realizadas aqui, há que se fazer uma sinopse discriminando quais itens foram e quais não foram atendidos, acrescentando-se as novas situações como a rota citada pela Isabel. Porque onde moro no Butantã, percebo, de repente, um barulho diferente. Se a rota é feita por um órgão de Decea, ela não respeita o zoneamento e o Plano Diretor?

Não podemos ficar acusando só a Prefeitura de incompetência por não cumprir a norma; os órgãos que também regulam o problema não usam só o espaço aéreo, mas

interferem também no solo – isso é ponto pacífico. Então, nossa solicitação é: que esta Casa, com base nesta reunião, apresente uma sinopse dos itens que foram cumpridos e dos itens cujas respostas deixaram esta Casa satisfeita; e que seja encaminhada essa sinopse para a sociedade e para os envolvidos no assunto para que possamos, a partir daí, fazer efetivas cobranças. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado, Dona Márcia, a voz da experiência. É exatamente disso que estávamos tratando para trazer esse debate com mais clareza. Nós íamos hoje na Comissão de Política Urbana, às 13h, reunião ordinária e temos votos para aprovar a decisão para que possa ter força de Comissão de Política Urbana, mas hoje na Comissão vamos levar o assunto na mesma direção usando todos os técnicos que estão na Comissão, todos estão muito envolvidos. Vamos buscar os dois relatórios – o antigo – porque muita coisa mudou, e o último para buscar todos os questionamentos que não tiveram respostas, consolidar e que possamos apresentar na Comissão de Política Urbana junto aos órgãos. Vamos tratar com todos para que tenhamos resposta efetiva, não só para a sociedade, mas discutir com os órgãos.

O representante da ANAC durante muitas reuniões não veio, e ficávamos bravos. Hoje, a Infraero é que não veio, veio muito, mas deixou de vir. Mudou a sua direção. Tínhamos alguém da Infraero muito próximo da Câmara. E aqui temos uma situação parecida. Quando vamos ao Ministério Público a impressão é que quem vai tem algo muito grave a contar. Não! É muito importante poder ir conversar com o promotor. E a Casa aqui também, nenhum de vocês sai daqui ofendido, estão contribuindo para consolidarmos o que foi exposto. Não estamos mais produzindo resultado prático porque ficou quase tudo no gerúndio, não materializamos e a sociedade começa a cobrar.

No consolidado que vamos fazer, vamos pedir ajuda ao Governo Municipal, para que todos os membros estejam presentes, a presença da Infraero para que encaminhem cópia a todos, reiterar as informações para as quais não temos resposta. Ver se não há nada

perdido pela Casa porque há protocolos e a Casa é grande, para que tenhamos respostas efetivas no processo. Assim o debate poderá entrar na Comissão de Política Urbana porque é com ela que daremos conta do assunto, para não tratarmos de maneira isolada, mas juntar na CPU.

O último orador é Edivaldo Sarmiento, Vice-Presidente da Associação dos Moradores do Entorno do Aeroporto de Congonhas.

O SR. EDVALDO SARMENTO – Bom dia. Quero pedir desculpas por chegar atrasado. Eu troquei o dia pela hora. Mas quero agradecer ao Presidente da Comissão pela nova oportunidade de estar presente. Quero dizer que estou muito feliz com os meus amigos do sindicato, vejo que em algumas coisas estamos convergindo. O Benevides tem se esforçado em defesa das janelas anti-ruídos e vejo que no sindicato patronal das companhias aéreas nós, moradores, podemos contar com essa nova colaboração.

Queria também parabenizar a Infraero sobre ter criado o grupo agora com uma pessoa cuidando especificamente do processo. Vemos que agora há uma comissão tratando do assunto e que não torna o tema genérico na agência e isso nos agrada muito. Nos agrada também quando a comissão assume que a mitigação é uma ferramenta. Nos agrada mais ainda porque falamos disso há dois anos. A Associação dos Moradores do Entorno é filha do sinistro voo 3054 da TAM e nós, um grupo de técnicos – somos engenheiros, etc – pesquisamos mais de 400 horas em todos os aeroportos do mundo que tem esse “pepino”. Encontramos aeroportos como Congonhas é de difícil solução para os moradores que moram na cabeceira da pista. Procuramos não procurar os culpados. Achar que pegar o microfone e dizer, a Infraero é culpada, que as companhias aéreas são culpadas, que a Prefeitura é culpada, talvez estejamos fazendo o jogo de alguém.

Tenho de falar também do apoio, da força da Secretaria do Verde quando impôs o EIA-Rima. Contestamos em audiência pública de que era ferramenta malfeita porque foi feita apressadamente, hoje fazemos uma penitência porque nós da associação estávamos errados.

Essa é a única ferramenta na mão que temos para executar a Infraero, a ANAC, todos os responsáveis, pelo qual entramos na Justiça Federal, aonde apoiamos firmemente, tivemos à disposição para fazer acordo quanto à redução do horário, infelizmente, as companhias áreas colocaram suas posições e não foi possível acordo, sobrou então a decisão do juiz que demanda tempo.

Então, fazer conjecturas de quem é culpado, procurar as pessoas aqui parece que não interessa. O problema do aeroporto não é diferente do dos mananciais, todos sabem que há legislação federal de que não pode construir casas às margens das represas. Temos perto de três milhões de moradores ao redor da Guarapiranga. O Governador então faz uma nova lei, faz algumas acomodações, como se a natureza pudesse ser regida pela legislação.

A sugestão da AMEA considerando que não se deve procurar caçar os culpados, e que seja, de imediato, aplicada a redução do horário que está previsto, e nós defendemos na Justiça, a criação de um fundo de mitigação tecnológica, voltando para o companheiro da ANAC, aonde você pode proporcionar aos moradores – principalmente aos da cabeceira porque não tem conserto – a instalação de janelas anti-ruídos. Falo isso porque fui visitar uma pessoa que o fez, instalou a janela e confesso que ficou muito bom. Temos um exemplo cabal de que é possível mitigar. Claro, não vamos chegar aos decibéis da Amazônia, mas resolve.

A nossa sugestão então na Justiça é que o fundo fosse efetivamente pago pelos usuários do aeroporto. Há controvérsia de que os moradores do Aeroporto de Congonhas estariam se beneficiando dos demais para resolver o problema deles, e nós achamos que quem deve resolver é quem usa o aeroporto. Sugerimos que fosse criada uma taxa temporária até que as 65 mil residências fossem plenamente atendidas e extingua-se o fundo. Falamos aleatoriamente? Não. Consultamos aeroportos internacionais aonde foram colocadas. É claro que os aeroportos que nós verificamos são privados e nós temos problema sério, os nossos não são. O mesmo governo que penaliza é o mesmo que paga a pena. Portanto, a pena sempre é pouca e de longa duração para ser paga.

Agora, estava dizendo ao Benevides, estou a favor de privatizar os aeroportos. Pelo menos, fica a Justiça e o Estado, de um lado; e o dono do aeroporto, do outro; e a sociedade de outro. A minha proposta é partir de imediato para o fundo de mitigação tecnológica. As outras considerações à professora Márcia falou com muita propriedade, e eu me sinto satisfeito com ela.

Agradeço ao Vereador e sempre que for convocado aqui estarei.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Deixo claro que o assunto do Aeroporto de Congonhas, sob essa ótica, tem muito da responsabilidade que temos com saúde pública. O ruído hoje é acelerador de doenças evitáveis, dentre elas a hipertensão arterial, distúrbio de comportamento, depressão, ansiedade, irritabilidade. E a cidade, a cada dia que passa, é mais ruidosa em toda sua superfície. Os hospitais, aqui, e a representante Isabel, da região da Lapa, o Hospital São Camilo hoje em função do ruído da própria avenida, eu sou médico lá, já tivemos que utilizar isolamento acústico. Praticamente, todas as janelas têm isolamento porque o ruído dentro do hospital estava no limite do insuportável para o paciente que ficava de frente para a avenida.

Hoje, aqueles que estão nos andares superior já são vítimas do ruído que você relatou. Faz parte do eixo de aproximação do Aeroporto de Congonhas essa região que abarca Lapa e Butantã. Hoje já passa sobre. E quando chegamos, já percebemos que a frequência é maior, pois o intervalo entre os voos é cada vez menor, o que traz uma incomodidade muito maior. E esse é o grande problema. Não é o ruído não apenas intermitente, mas a frequência com ele chega até as pessoas. E as alterações de saúde são absolutamente conhecidas. Afora, a hipoacusia, que é a redução da capacidade auditiva. Hoje, vemos que cada um de nós está usando a nossa televisão um pouco mais alta do que deveria. Com isso, diminuimos a nossa audição e aumentamos o volume da nossa TV. A quantidade de pessoas, hoje, que pergunta mais de uma vez a vocês durante um diálogo, como “hein? Não te ouvi. Não entendi”.

Há uma redução natural da audição, que é própria da idade, pois a cada dia que se passa ela se reduz um pouco, e isso pode ser constatado por uma audiometria. Mas aqueles que estão mais próximos do aeroporto sofrem uma influência muito maior. Eu insisti no porquê de os taxistas não reclamarem. Eles ficam o tempo todo numa região extremamente vulnerável a esse ruído. E quando você entra dentro do táxi, você percebe que eles também têm problema de audição. Não reclamam porque ali é o seu espaço de trabalho, é uma região rentável para um taxista, mas há perda de audição também. Basta fazer um exame de audiometria nesses taxistas, para constatarmos alterações seriíssimas, porque estão expostos diretamente ao ruído.

O SR. EDWALDO SARMENTO – Quería saber da Comissão da ANAC se eles vão submeter esse trabalho que eles estão fazendo em audiência pública, e aqui em São Paulo. Porque às vezes fazem audiência pública em Brasília, e, às pessoas, até falta tempo ou recurso. E será uma audiência pública, sem os freios que colocam na comunidade. As autoridades e o sindicato patronal falam, 20 deles expõem à vontade; mas, quando dão o microfone para a comunidade, os minutos viram 30 segundos, o que não permite expor o que se passa. É claro que alguma comunidade tira daquele momento algum proveito político e fala demais. Então quero saber se ANAC submeterá à audiência pública, para que a gente possa falar. Isso seria muito interessante.

O SR. ALEXANDRE RODRIGUES FILLIZOLA – Entendo que o trabalho ao qual o senhor se refere é RBS161 (?).

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Refiro-me ao que vai ser apresentado em maio.

O SR. ALEXANDRE RODRIGUES FILLIZOLA – Ah, tá, não. Esse trabalho faz parte grupo de trabalho criado no Ministério Público. Então vai ser apresentado no Ministério Público, vai fazer parte de toda a documentação que está lá e vai ser aberto a todos.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Vai ser apresentado aqui no Ministério

Público Federal?

O SR. ALEXANDRE RODRIGUES FILLIZOLA – Na segunda vara da Justiça Federal.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – É possível ter acesso a essas informações, além de ser apresentado lá? Ou seja, termos a oportunidade de ouvi-los aqui, depois, ou logo em seguida?

O SR. ALEXANDRE RODRIGUES FILLIZOLA – Eu teria de consultar a parte jurídica da ANAC para saber se há algum inconveniente.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Analise a possibilidade de fazermos algo em comum com a Secretaria do Verde, e tudo. Se for possível, vamos tentar com a Presidência abrir uma sessão de plenário que possibilite fazer uma apresentação para que os 55 Srs. Vereadores da Casa tomem ciência, pois é um assunto que interessa à Cidade toda.

O SR. OSVALDO FIGUEIREDO MAUGERI – Sr. Presidente, o processo judiciário é público. Nas audiências que tivemos, várias delas foram abertas ao público, de modo que a elas qualquer pessoa pode comparecer. Não há nenhum motivo pelo qual esse trabalho não possa ser apresentado na Câmara ou em qualquer outro lugar. É lógico que ele tem um efeito jurídico no âmbito da ação. O juiz vai julgar esse trabalho da forma como entender, na decisão judicial. Mas é público, e não há nenhum motivo para que não seja divulgado publicamente.

O SR. ALEXANDRE RODRIGUES FILLIZOLA – Apenas gostaria de complementar que esse trabalho tem duas partes, e o primeiro relatório já foi apresentado em março, no dia 3, se não me engano, e deve estar à disposição dos interessados.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Essa apresentação será feito no período da manhã ou da tarde no Ministério Público? Vamos tentar acompanhar. Vou pedir à Comissão para que identifique o horário, para que possamos, eventualmente, ir até lá e participar e acompanhá-la. A Secretaria do Verde vai estar presente, não é isso?

O SR. OSVALDO FIGUEIREDO MAUGERI – O Ministério Público, nesse caso, o

que ocorreu foi que o juiz do feito encarregou a promotora do Ministério Público de São Paulo de coordenar o grupo de trabalho que tentou encontrar um acordo para isso. Então foi feito nesse âmbito. É uma promotora do Ministério Público Federal em São Paulo, a Dra. Adriana Zawada, que coordenou esses trabalho. Todos esses estudos foram apresentados publicamente no Ministério Público; no auditório, inclusive. Quem quis comparecer pôde comparecer. Então acredito que, entrando em contato com eles, não haverá nenhum motivo para que isso não seja feito. Tudo foi aberto ao público de forma integral. Foi completamente transparente esse trabalho que fizemos lá.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Daremos por encerrados os trabalhos. Agradeço a todos que estiveram conosco. Agradecer os Srs. Secretários que, mesmo não estando presente, encaminharam os seus assessores. Também registro que lamentamos a ausência da Infraero nesta reunião, mas vamos procurá-la para que possam retomar os contatos que tinham conosco. Foi muito produtivo o momento em que a Infraero esteve em contato conosco. Insisto muito na Infraero porque sei que todos vocês têm atividade ali dentro, e responde a esse síndico do aeroporto, que é a Infraero. Trataremos desse assunto pessoalmente lá, e apresentaremos os resultados nas próximas reuniões a serem feitas com vocês.

Estão encerrados os trabalhos.