



**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

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 26/10/2021

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Intervenção simultânea ininteligível/inaudível

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Com a presença dos Vereadores André Santos, Ely Teruel, Silvia da Bancada Feminista, Aurélio Nomura e Antonio Donato, declaro abertos os trabalhos da 27ª audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente com o objetivo de debater o tema: Impactos das obras de reforma e adequação no Aeroporto de Congonhas para a realização de voos internacionais da aviação geral executiva, conforme Requerimento 38/2021, de autoria do Vereador Antonio Donato, aprovado na reunião ordinária desta Comissão do dia 1º de setembro de 2021.

Vamos iniciar a audiência pública com um resumo rápido. Vamos ouvir representantes do Governo Federal, associações e os que estão inscritos. Antes de iniciar, passarei a palavra ao proponente, Vereador Antonio Donato, para que S.Exa. faça algumas considerações para que possamos dar início à audiência.

O SR. ANTONIO DONATO – Bom dia. Obrigado, Presidente. Bom dia a todos e a todas. Eu queria inicialmente dizer que esta audiência pública me foi solicitada por algumas associações do entorno do Aeroporto de Congonhas, mas, evidentemente, esse assunto também não diz respeito só ao entorno do Aeroporto. O impacto do fluxo de aeronaves de embarque e desembarque no aeroporto afeta naturalmente o entorno, mas também toda a Cidade em função de uma série de fatos, desde as rotas aéreas, trânsito e tudo o que gira em torno do aeroporto, que é um equipamento muito importante e que prezamos muito.

Surpreendeu-nos que, de uma obra dessa envergadura, não tenhamos grandes informações. Fico muito tranquilo por esta audiência pública ser presidida pelo Vereador Paulo Frange, que foi relator da Lei de Zoneamento e é profundo conhecedor do Plano Diretor e das posturas municipais em relação ao uso e ocupação do solo. Com certeza, S.Exa. irá contribuir bastante para entendermos quais as atribuições municipais, quais as regulações federais que certamente existem; e muitas vezes há conflitos entre as regulações federais e as municipais. Nosso objetivo é tentar harmonizar essa situação.

Também o Vereador Aurélio Nomura, que atua muito na região, vai contribuir muito, pois conhece o tema há bastante tempo. Assim, estou muito tranquilo e sei que essa audiência

pública será bastante produtiva. As associações têm seus posicionamentos e estudos, e penso que teremos uma audiência muito produtiva. Essa é a minha expectativa, Sr. Presidente. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado, Vereador Donato. Lembro que exatamente há 20 anos a Câmara Municipal de São Paulo instaurou uma Comissão de Estudos para analisar os problemas relacionados à segurança do tráfego e do Aeroporto de Congonhas. Na época, o Presidente era o Vereador Farhat, já falecido, e fui o relator. Daquela Comissão, uma série de situações que foram aqui apontadas foram corrigidas no intervalo de três, quatro anos, como: construção dos *fingers*, melhoria da qualidade do atendimento principalmente na área dos passageiros e implantação de equipamentos de segurança nas pistas do Aeroporto, os ILS, que não havia até então. Surgiram as Rotas Especiais de Helicópteros – REH, que passaram a existir depois dessa discussão. Mesmo conseguindo 12 *fingers*, a reforma, na época, parecia ser tímida por aquilo que gostaríamos. Mas houve redução do número de pousos e decolagens e ordenou-se essa situação do Aeroporto pelo menos por um tempo.

O que estamos tratando aqui hoje é motivo de publicações da própria imprensa, lembrando, rapidamente: 8 de maio de 2020, “Infraero abre licitação para recuperação do pavimento da pista do Aeroporto de Congonhas”; em 2 de julho, foi feita uma pesquisa de satisfação dos passageiros; com 95% de nível de confiança do passageiro no Aeroporto de Congonhas. Em 31 de julho, a pista principal do Aeroporto de Congonhas passa a ser reformada, entre 5 de agosto e 5 de setembro. Em 5 de setembro, o Governo Federal entrega a reforma da pista do Aeroporto de Congonhas. Em 26 de fevereiro, o Secretário do Ministério da Infraestrutura defende a ampliação de acordos aéreos do Brasil-Argentina. Recebeu o Embaixador Argentino e destacou a possibilidade da futura ponte aérea na América do Sul, conectando o Aeroporto de Congonhas ao aeroparque. O aeroparque fica, na Argentina. É o segundo maior aeroporto da Argentina. O primeiro é Ezeiza, que fica em Palermo. É um aeroporto internacional. Ele tem voos que saem de lá. Falo também de São Paulo e outras capitais do Nordeste. O Governo Federal investe, no dia 23 de março agora. Falo da expansão da aviação regional.

Depois há situações que envolvem agora, do Governo Federal, para fazer a concessão desse aeroporto nos próximos lotes, do pacote de 17 aeroportos que passarão a ser tratados como concessão. Aí está a figura do Aeroporto Internacional de Congonhas.

Portanto, a Câmara está participando desse assunto. O Vereador Antonio Donato foi muito feliz em iniciar essa discussão, porque a Câmara tem a responsabilidade não só de São Paulo, como de todas as câmaras do Brasil. pelo Estatuto da Cidade, de legislar sobre o espaço aéreo e subsolo. Isso está muito claro no Estatuto da Cidade, em 2001, inclusive, em condições de concessão da área a essa transferência dos direitos sobre essa área do espaço aéreo. Ou seja, se a gente fizer a concessão, para que o espaço aéreo seja utilizado, por 24 horas, quem tiver a concessão recebe esse direito. Isso está claro inclusive no Estatuto da Cidade, e é chamado de direito de superfície.

A Lei de Zoneamento deixou muito claras as situações que envolvem áreas federais aqui. Nós temos inclusive atividades comerciais no aeroporto. Ficou muito claro que elas podem ser regularizadas. Elas têm independência para isso, como há, no subsolo, as atividades comerciais do próprio metrô, coisa que nós não tínhamos antes.

Então, deixamos isso claro para todos porque quando nós fizemos a comissão de estudos, em 2001, havia um clima de se imaginar que a Câmara não tinha que lidar com isso, mas esse mesmo clima deixou de existir, assim que houve a compreensão de que sim, que as câmaras municipais do Brasil podem tratar e discutir o espaço aéreo.

A nossa preocupação são os impactos, não só com incomodidade de ruído como de trânsito. Em função da comissão de 2001, surgiu o edifício garagem, com 3.400 vagas. Na época, operava com 12 milhões de passageiros. Foi para 18 milhões e não se aumentou uma vaga na garagem. Portanto, o trânsito seguramente piorou e aumentou.

Então, são essas situações que têm a ver sim com a Câmara Municipal; e ela não está entrando em searas alheias. Nós estamos tratando exatamente daquilo que é competência do município.

Bom, feitas essas considerações, para que não parem dúvidas, embora eu ache que

não haja mais dúvidas quanto a essa discussão, na Câmara, vou passar a palavra, para que a gente possa iniciar, ouvindo, pelo menos, inicialmente os representantes das associações, que nos pediram. Foi até o Vereador Antonio Donato que gerou esse requerimento.

Eu vou convidar para que faça uso da palavra o Sr. Edwaldo Sarmiento, Presidente da Associação dos Moradores do entorno do Aeroporto de Congonhas. Aos Srs. Vereadores da Comissão de Política Urbana, nós vamos fazer como temos feito em outras situações. Vamos intercalando, para que a gente possa ouvir a todos, fazer um *mix* na Comissão de Política Urbana, para que a gente possa dinamizar um pouco mais os trabalhos.

Sr. Edwaldo Sarmiento, tenha a palavra.

O SR. EDWALDO SARMENTO - Bom dia a todos, ao nobre Vereador, queria agradecer o Vereador Antonio Donato por ter nos franqueado essa porta e dizer que estou muito feliz pela afirmação de que a Câmara está, efetivamente, com a responsabilidade de acompanhar os andamentos do aeroporto.

A impressão que temos nos embates com o Governo Federal é que eles não compreendem muito, eles acham que o aeroporto de Congonhas é algo do Governo Federal, e que as coisas depois do muro é uma questão da Prefeitura. E eu vejo que não é bem assim, que o Vereador afirma que essa questão é mesmo de alçada da Câmara Municipal.

A Câmara Municipal sempre foi muito gentil conosco. Sempre que nós precisamos, ela sempre foi muito aberta. Tivemos aí, por várias audiências, falando sobre isso. A Amea esteve aí, é a associação que eu represento, e também esteve presente por ocasião da queda daquele avião, em 2007 e 2008, quando fizemos um relatório enorme sobre os problemas do aeroporto, dos moradores no entorno, a gente nem estava discutindo o aeroporto, porque toda vez que nós discutimos o aeroporto, nós enfrentamos os leões das companhias aéreas e a Força Federal.

Tínhamos, naquela época, bastante alinhados conosco a Câmara Municipal e a Secretaria do Verde e Meio Ambiente, ambas muito atentas, a Secretaria, inclusive, perfilava junto conosco a questão do ruído ambiental, a poluição química, sobre o ruído por causa dos

voos, enfim, foi nesse sentido em que nós, congregando o mesmo pensamento e no final já das audiências, foi que conseguimos a elaboração da Licença Ambiental Operacional por um período, de 12 meses, e que a Secretaria tinha listado 101 alterações internas, portanto, dentro do aeroporto, que deveriam ser corrigidas para que recebessem a Licença Operacional definitiva. Essa licença ambiental que quero crer seja necessária, agora, para a privatização.

Num passar de olhos, vimos que teve muita perfumaria, algumas delas até importantes como o Vereador acabou de dizer, mas em relação aos moradores e os riscos de segurança a Infraero pouco fez. Ela não tomou as medidas que deveriam ser tomadas naquela época.

Então eu queria chamar a atenção. Vou ser breve porque vou me basear, e a cobrança da AME vai se dar no sentido de cobrar exatamente o que foi listado no relatório final de outubro de 2007 dessa Comissão de Estudo que o nobre Vereador fala. Um relatório extremamente preocupado com grandes exigências reais - e vejam, estou falando de 14 anos atrás - no qual, tudo que era necessário para se ter um sítio aeroportuário com porte do aeroporto de Congonhas - está lá registrado, confirmado, desde a poluição ambiental, a questão da segurança, expõe, inclusive, da implantação do comitê ou um conselho de moradores, esse conselho seria composto de moradores, aeroportuários, e Município. E eu tenho de parabenizar a Câmara, mais uma vez, porque ela foi muito criteriosa.

E o que eu quero deixar registrado nessa audiência é que nós vimos pouca ação do Poder Executivo. O Executivo, se nós fossemos falar a língua do Senado Federal e do Sr. Alcolumbre, eu diria que ela deitou em cima desse relatório e não se fez nada. Nada! Nenhuma ação mais concreta. Porque até aquelas ações de risco real, mais precisamente a retirada dos moradores aqui na rua Pantaleão Teles, onde há riscos de explosão e incêndios, pois lá está o depósito de querosene e de diesel do aeroporto. Conversando com o pessoal, o que a gente soube é que até aquilo que tinha determinação urgente de ser retirado, aquelas instalações, aqueles moradores daquela região precária, nenhuma fiscalização do Município foi apurar essas preocupações até hoje.

Concluindo, o que a gente exige, na realidade, é a ação concreta do Poder Executivo.

Essa é a nossa proposta.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Ok. Muito obrigado. Tem a palavra o Sr. Guilherme Canton, Presidente Amigos do Novo Mundo Associados – ANMA.

O SR. GUILHERME CANTON – Bom dia a todos. Quero agradecer a atenção que V.Sas. têm nos dispensado e queria reforçar as palavras do Sr. Edvaldo e fazer delas as nossas palavras.

Nós somos de um grupo agora em que veio à tona essa questão do Aeroporto de Congonhas, percebemos a sanha privatizante do Governo Federal e entendemos que é um processo que pode correr, dada a velocidade que já foi indicada, muito rápido e que a sociedade civil organizada possa se perder no meio desse vendaval todo.

Então, a nossa preocupação é que, como parte integrante para o entorno da circunvizinhança do aeroporto, a região tem se transformado muito, sendo muito breve, e entendemos que existe uma série de contrapartidas para que a região se beneficie das melhoras que precisamos no nosso espaço, desde a parte de áreas públicas, da parte acústica, da parte dos ruídos, da poluição; e o que queremos agora é poder ter uma voz mais organizada, com a ajuda de V.Sas., de forma que tenhamos essas contrapartidas já dentro dos processos licitatórios.

É uma região que tem sido muito impactada, nós estamos muito próximos da “cabeceira”, como Jardim Novo Mundo, que é uma parte de casas estritamente residencial, perto da Bandeirantes. Então, agradecemos o tempo e fazemos coro nesse sentido.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Ok. Muito obrigado. Tem a palavra o Sr. Nelson Luiz Piva, Presidente da Vila Noca/Jd. Ceci.

O SR. NELSON LUIZ PIVA – Eu trabalhei arduamente na comissão parlamentar de estudos para averiguar os problemas no Aeroporto de Congonhas em outubro de 2007. Nesse trabalho, foram feitas várias audiências públicas, das quais resultou numa série de trabalhos, de estudos, enfim.

Existe um trabalho na própria Prefeitura muito forte e tudo o que nós detectamos em relação ao problema do aeroporto, em 2007, que vai desde a poluição do ar; rios, que todos os córregos já estão contaminados.

O Sr. Edwaldo falou da parte do combustível, e o próprio Presidente da Comissão disse agora que foram feitos alguns trabalhos, eu gostaria de contestar, educadamente, o seguinte aspecto: Foram feitos realmente os trabalhos com relação à Finger, com relação à Torre, com relação à Glober; em outras palavras, foi feito o trabalho, sim, de vídeo no sítio aeroportuário. Porém, existe a licença que, na ocasião, chamava-se licença ambiental G2009, cuja validade era até 01/12/2015 para fazer tudo o que havíamos combinado na região.

Com o Processo 2008376471, que era composto de 101 itens, dos quais foram feitos somente alguns dentro do sítio aeroportuário. Nada mais que isso. O resto que pertencia a nós, meros mortais, que somos a sociedade civil, nada foi feito; e continuamos com esse problema até hoje. Por isso, a minha solicitação, se possível, é que os senhores recuperem esses estudos feitos, para que faça uma avaliação do que realmente foi feito e o que não foi feito, porque não é justo que nós tivemos um trabalho tão grande naquela ocasião, nada aconteceu e a validade de eles terem de fazer expirou em 01/12/2015.

Eu tenho todos os documentos que, evidentemente, eles precisem para o laudo. Eu posso até ajudar, levar todos os documentos dessa ocasião. Peço gentilmente a V.Sa. que, por favor, recupere esses documentos e faça uma análise para verificar que, infelizmente, nada foi contemplado de nossa parte.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado. Tem a palavra a Sra. Simone Boacnin, Presidente da Associação dos Moradores de Moema.

A SRA. SIMONE BOACNIN – Bom dia a todos. Obrigada pela oportunidade de nós estarmos representando os moradores da região de Moema; e não só isso, porque nós somos um grupo bastante fortalecido que tem falado muito a respeito dos impactos que o aeroporto causa na Cidade.

Não estamos aqui para dizer que nós não queremos o aeroporto, e sim que nós queremos um aeroporto mais amigável. E faço das palavras do Sr. Nelson as minhas, porque realmente precisa que seja recuperado esse estudo que foi feito na época, para que tenhamos um aeroporto mais amigável com a Cidade.

Em relação à questão da concessão, temos a preocupação de que os aumentos de voo aumentarão a poluição na Cidade. A Secretaria do Meio Ambiente precisa se preocupar com essa questão, saber o quanto isso vai impactar em termos de poluição, bem como o impacto no trânsito do entorno. Então, é essa questão que eu acho que mais está pegando, a nossa preocupação frente a essas questões da concessão.

Outra coisa que também tem nos preocupado é a questão da incomodidade. Com esse aumento do número de voos e essa diminuição do tempo entre os voos, a percepção, a sensação de incomodidade aumentou em toda a Cidade. Não é uma questão somente do entorno, é uma questão que vem de vários bairros porque eles mudaram um pouco as rotas de decolagem, então eles espalharam um pouco esse ruído pela Cidade. Com o aumento de voos, isso vai impactar mais ainda o nosso ambiente.

Outra coisa que não é clara é que nos documentos da concessão não conseguimos perceber ali se a questão de manter o período de descanso do cidadão será respeitada. Eu acho que é algo a ser pensado.

Mas a nossa principal preocupação nesse momento é com a questão ambiental, o impacto que isso vai causar na vida das pessoas na questão de poluição, de ruído. Portanto, precisamos que sejam recuperados esses documentos e que essas mudanças sejam feitas para fora dos muros aeroportuários, e não só lá dentro, porque lá dentro é para quem usa; agora, do lado de fora, está muito ruim.

Agradeço a oportunidade de falar e de afirmar que precisamos realmente que essa questão ambiental seja tratada com mais cuidado pela nossa municipalidade.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado, Sra. Simone.

Aproveitando a presença do Sr. Guilherme Canton para perguntar o seguinte: Existe uma ação civil pública que partiu de vocês, que é de 25/06/2021, em que o Procurador pede que informe, em linhas gerais, como funciona a tecnologia EMAS que está sendo implantada no aeroporto com a sua ampliação, que custará R\$ 122 milhões e será a primeira da América Latina.

É uma tecnologia que permite mais segurança, evitando derrapagem *etc*, com expansão, como se fossem *airbags* instalados nas pontas da cabeceira, tanto direita como esquerda.

E por que da sua instalação? Por que estão sendo executadas as instalações no Aeroporto de Congonhas?

O segundo pede para se manifestar sobre a representação, informando a implementação dessa tecnologia que permitirá a operação de aeronaves de maior porte, que são aquelas de voos internacionais, durante 24 horas por dia. Se isso é uma realidade. Esse é o pedido de informação do procurador.

E pede também que informe se a instalação dessa tecnologia foi aprovada por órgão ambiental responsável. Em caso positivo, qual tipo de licença ambiental.

E a última: pede informação sobre a instalação dessa tecnologia. Se já foi iniciada. E, em caso positivo, em que fase se encontra.

Essa representação, Guilherme, você já tem algum retorno disso?

Com relação à situação da licença ambiental, nós temos um representante do Verde, do Município, mas seguramente essa licença ambiental é do Estado, tendo em vista o porte do equipamento.

Você tem alguma informação, Guilherme, de como está essa ação civil?

O SR. GUILHERME CANTON – Perfeitamente.

Nós tivemos uma resposta genérica da Infraero, afirmando que não havia intenção... falando que a reforma não tinha correlação com privatização, e que a reforma visava somente o aumento da segurança e os procedimentos dentro de um padrão que o aeroporto segue.

Como vimos imaginando que a proposta é, no médio e longo prazos, aumentar o

número de movimentos no aeroporto, que se não me engano, hoje, está em 32, 33, para até 47, 48, e com isso rentabilizando mais e aumentando o ticket da privatização do Aeroporto de Congonhas, que nós sabemos que é um dos mais rentáveis do Brasil. E não ficou claro o conjunto em que isso estaria inserido, foi somente uma resposta genérica falando que era para o aumento da segurança e da extensão – que não é bem a extensão, e aí tem uma história técnica em cuja seara não queremos entrar. Mas, basicamente, não fica claro dentro de qual contexto está sendo feito. E também nos chama a atenção a baixa publicidade com que foi feito isso – ninguém foi oficiado; nós, da circunvizinhança, não fomos informados dessa reforma. Então a coisa toda era feita, não digo embaixo dos panos, mas de uma forma rápida e não muito à luz do dia. Isso é uma coisa que nos chama muito a atenção.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Ok. Nós vamos ouvir agora em seguida o pessoal da aeronáutica que convidamos.

Mas há uma manifestação do Sr. Marcelo Sampaio, Secretário do Ministério de Infraestrutura.

Para a imprensa, é prioridade a nossa internacionalização de Congonhas. E há outras matérias já publicadas sobre esse assunto. Inclusive, o investimento da Agência Nacional de Aviação, minuta de edital de contrato, subleilão de aeroportos e tudo, e Congonhas está no meio desse pacote.

Quero deixar claro para todos que não tem ninguém aqui nem contra e nem a favor. E não há nenhuma manifestação nossa no sentido de transgredir regras, tampouco criar dificuldades. O que dá para perceber é que esse diálogo não está aberto, e é por isso que nós estamos partindo dessa audiência pública. É uma forma bastante tranquila para que nós possamos iniciar esse trabalho.

Eu vou convidar o Sr. Juliano Alcântara, que se faz representar aqui pelo Sr. Lucas Bernardino Travagin, especialista em regulação da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.

Eu quero agradecer a presença do Sr. Lucas Bernardino. Obrigado por estar presente

aqui conosco.

O SR. LUCAS BERNARDINO TRAVAGIN – Bom dia, estou ouvindo, sim.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Muito me honra a sua presença.

Fique à vontade para fazer a sua manifestação.

O SR. LUCAS BERNARDINO TRAVAGIN – Bom, eu sou o Lucas Travagin, sou gerente técnico de Engenharia Aeroportuária da ANAC. Estava aqui acompanhando as manifestações, especificamente, com relação à obra de implantação do EMAS; e a manifestação feita sobre o intuito exclusivo de aumento de segurança é correta.

A regulação da ANAC, a regulação internacional de aviação, exige que em todas as pistas de pouso e decolagem exista uma área nas extremidades da pista – normalmente é uma área gramada – para que o avião tenha uma área de escape, digamos, caso venha a sair da pista num evento indesejado.

Como sabemos, o Aeroporto de Congonhas tem uma limitação física muito grande, então essa área não pode ser provida como tem na maioria dos aeroportos brasileiros. E uma maneira de suprir essa necessidade, que é uma exigência regulamentar da Agência, é a implantação do EMAS, que é como se fosse uma caixa de brita, pelo qual o avião, se numa eventualidade sair da pista, vai ser desacelerado pelo equipamento. Então o objetivo desse equipamento é trazer o aeroporto à conformidade da regulação. Apenas isso. O incremento da segurança, assim como a maior parte das obras que foram mencionadas – por exemplo, a troca do revestimento da pista de pouso e decolagem no passado, o que é algo muito natural. Os revestimentos de pista de pouso e decolagem têm uma vida útil, em média, de 10 a 15 anos. Então é normal que, de tempos em tempos, seja necessário fazer uma troca do revestimento. E não há correlação direta imediata entre essas obras e aumento de porte de aeronave que venha a operar, são obras para incremento da segurança imediatamente.

Com relação à concessão dos aeroportos, como foram mencionados, encontra-se em consulta pública. Na presente data, mais especificamente até 8 de novembro, a proposta do edital, a minuta do edital de concessão dos aeroportos da 7ª rodada de concessão, dentre eles,

o Aeroporto de Congonhas. E amanhã, às 14 horas, haverá, no canal do YouTube da ANAC, haverá uma audiência pública para falar sobre esse edital de concessão.

Acho que o movimento é muito oportuno para que todas as contribuições sejam feitas, para que de repente as contrapartidas desejadas sejam incluídas eventualmente no próprio contrato da concessão.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Ok. Lucas, apenas para aproveitar a sua fala; você, que conhece bem o assunto.

A Associação Internacional de Transporte Aéreo classifica os aeroportos em 1, 2 e 3.

O Aeroporto de Congonhas, hoje, é nível 2? Essa implantação do EMAS nos transforma em aeroporto nível 3, ou isso não tem correlação com o grau de segurança de pista, e, sim, o número de slots?

O SR. LUCAS BERNARDINO TRAVAGIN – Não há correlação direta entre uma coisa e outra. O objetivo com a implantação do EMAS é trazer o aeroporto à conformidade da regulação. O Aeroporto, por ter essa limitação física de implantação dessa área que os outros aeroportos geralmente têm – uma área gramada, grande – se viu obrigado a adotar essa estratégia. Mas não há correlação direta entre isso e aumento de classe de aeroporto.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – O número de slots está ligado diretamente à regulação da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária ou ao DAC? Ou ANAC. É ANAC apenas?

O SR. LUCAS BERNARDINO TRAVAGIN – Sobre a questão dos slots, eu imagino que estejam se referindo à capacidade horária, o número de movimentos por hora.

O número de movimentos por hora é definido em função de eventuais restrições do tráfego aéreo. Isso é definido pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo, do Comando da Aeronáutica.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Hoje, nós temos 534 slots. A pergunta é: com todas essas transformações, vai aumentar o número de slots, pode aumentar, ou nós estamos

limitados?

A nossa preocupação é com incomodidade. A nossa preocupação é: se abre o aeroporto para 24 horas, há um impacto muito grande na incomodidade na região. Nós temos moradores da região que hoje juntam dinheiro para poder comprar os vidros acústicos, que não são baratos, e ainda têm que instalar dentro do apartamento um ar-condicionado, porque não consegue, em determinado horário do dia, ter sossego. Hoje, já há atividade incômoda no entorno, e não é no entorno tão próximo – até distâncias relativamente grandes. A preocupação é se esse aeroporto abre 24 horas.

Você acredita que passando para internacional, naturalmente, ele vá evoluir para vinte e quatro horas, é isso?

O SR. LUCAS BERNARDINO TRAVAGIN – Hoje o Aeroporto de Congonhas tem três limitações de capacidade: ele tem o seu horário de funcionamento das 6 às 23h, se não me engano; tem uma limitação de movimentação horária, então, são, no máximo, x movimentos por hora que podem acontecer entre pousos e decolagens; e tem uma limitação de frequências semanais que podem ocorrer no Aeroporto.

Essas obras que estão acontecendo hoje não possuem nenhuma correlação direta com aumento do horário de funcionamento ou expansão do horário de funcionamento do Aeroporto.

Com relação à internacionalização do Aeroporto, eu acredito que o Colega da Infraero presente, que é o operador do Aeroporto, pode dizer melhor sobre as intenções do operador do Aeroporto, o que fazer com o Aeroporto, mas eu imagino que a internacionalização, em um primeiro momento, seja destinação à aviação geral e executiva, aeronaves de até 19 passageiros, aeronaves de pequeno porte e que, naturalmente, já operam no Aeroporto hoje em dia.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Uma última questão, o Vereador Donato conversou comigo antes, a gente tem essa preocupação, exatamente, com essas vinte e quatro horas. Se for realmente a internacionalização tratada com uma ponte aérea para a América

Latina entre o Aeroporto do Buenos Aires, o Aeroparque e São Paulo, nós temos condição plena de fazer a gestão desses *slots* de forma a não utilizar a partir das 22h até pela manhã.

Eu não sei se você pode nos ajudar a responder isso. Se for só isso, até que não é tão ruim. É uma atividade econômica muito importante o Aeroporto para São Paulo. Se a internacionalização acontecer em aberto para todos os outros aeroportos internacionais, daí nós não teremos como regular o sossego urbano a partir das 22h. Você concorda com isso?

O SR. LUCAS BERNARDINO TRAVAGIN – A internacionalização permite que o voo seja internacional, apenas isso. Ela não altera, por si só, o porte de aeronave que o Aeroporto possa receber. O Aeroporto de Congonhas, devido às suas limitações físicas, inclusive, de comprimento de pista, hoje, ele sequer tem condições de receber aeronaves de grande porte, aquelas que fazem voos transatlânticos e coisas desse tipo. As aeronaves que o Aeroporto tem condições de receber hoje são aquelas que ele já recebe, são os Boings 737, Air Bus A-320, em sua maioria. Então, o fato de ser internacional, apenas muda o destino ou a origem dos voos; a mera internacionalização não altera o porte da aeronave que o Aeroporto pode receber.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Okay. Muito obrigado. Depois, voltamos a falar com você. Obrigado pelo esclarecimento, Lucas.

O SR. LUCAS BERNARDINO TRAVAGIN – Se me permite só uma palavra final.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Sim, claro.

O SR. LUCAS BERNARDINO TRAVAGIN – Acredito que, de fato, o momento da discussão é muito oportuno. E o fato do edital da concessão estar em consulta pública, talvez, seja o momento mais interessante para que as contribuições sejam feitas e, eventualmente, alguns dos problemas já sejam tratados na modelagem do contrato.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Sim. Lembrando, Lucas, que na cidade de São Paulo a última Lei de Zoneamento é de 2016, e os usos foram classificados em infra, e o Aeroporto é infra 2. Nós deixamos em infra 2 as atividades aeroportuárias em um artigo específico dizendo que “novos aeroportos em São Paulo só com aprovação legislativa”, ou seja, a história de que São Paulo pode ter outro aeroporto aqui e acolá só se passar pela Câmara.

Não é questão de passar pela Câmara. É oportunidade das audiências públicas e oportunidade da participação da sociedade. Então, ficou um artigo claro, intransponível, inquestionável do ponto de vista jurídico, de que qualquer aeroporto novo só poderia ser instalado em São Paulo nessas condições. Por isso, a gente entende que há necessidade de aproveitar o máximo do Aeroporto de Congonhas, porque o nosso vizinho São Roque nasceu, em seguida, internacionalizou e já está cheio.

A nossa preocupação é que isso possa vir para cá fora dos horários. A nossa preocupação maior é não só com o impacto no trânsito, mas, também, com a incomodidade a partir das 22h.

Mas muito obrigado pela sua contribuição.

Eu vou passar a palavra para o Major Roberto, que é Coronel Aviador e está representando o Sr. Cristian Alex. É isso mesmo Major Roberto, está nos ouvindo?

O SR. ROBERTO – Bom dia, Sr. Presidente, bom dia, senhores. Estou ouvindo, sim. Major Aviador, sou Comandante do Destacamento de Controle de Espaço Aéreo de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Okay, tem a palavra. Obrigado pela sua participação, por atender o nosso chamado. Fique à vontade, pode expressar a sua fala sem problema.

O SR. ROBERTO – Bom, senhores, só complementando o que o Lucas comentou há pouco. A parte que cabe ao Comando da Aeronáutica, todo esse processo, seria, num primeiro momento, que é um cálculo que já existe que é a capacidade de pista que é, justamente, uma das questões que preocupa os senhores que é a movimentação horária no Aeroporto.

Esse número hoje em cem por cento é de 48 movimentos, que significa que eu tenho 48 operações, ou 48 pousos ou 48 decolagens ou o que normalmente acontece é o número equilibrado de máximo de 24 pousos e 24 decolagens, em alguns horários do dia, a gente tem uma flutuação para um lado ou para o outro. Esse é um número de cem por cento.

O que o número de cem por cento considera? Seria a operação perfeita: todas as aeronaves operando rigorosamente, da mesma forma, homogênea, tripulações, tudo se

alinhando, tudo sendo perfeito. A gente sabe que, no dia a dia, isso não acontece. Existem fatores operacionais, fatores meteorológicos, e acabam gerando alguma flutuação nesses números.

Para isso, hoje é adotada uma porcentagem de 80% dessa capacidade máxima. Então, a gente tem como limite de operação hoje 42 movimentos/hora no Aeroporto de Congonhas.

Chega-se a esse número baseado tanto na infraestrutura de navegação aérea que aproveita pelo Comando da Aeronáutica, ou seja, o tempo que cada aeronave utiliza na fonia para fazer as suas coordenações de pouso, de decolagem e qualquer outra que seja de interesse e, também, considerar a infraestrutura aeronáutica do aeroporto.

Então, por exemplo, quanto tem um aeroporto que tem uma infraestrutura mais robusta, as aeronaves acabam ocupando menos tempo na pista e, com isso, o aeroporto acaba tendo um ganho maior de movimento. Esse número é definido pelo Comando da Aeronáutica.

Esses 48 movimentos. Na prática, é raro a gente chegar nesse número, isso normalmente acontece em feriados, saídas e regressos, e mais na época do final de ano, mas não é uma situação do dia a dia.

Com relação a uma das questões que preocupam os senhores com a internacionalização, a gente também é parte interessada nesse projeto, uma vez que ele nos chegue de forma formal, com detalhamento, daí, sim, a Aeronáutica vai começar a fazer os estudos de quais rotas seriam preferenciais, quais seriam os impactos na nossa operação, mas a gente também não recebeu, até o momento, esse projeto mais desenhado. O que a gente tem hoje é do mesmo nível do conhecimento dos senhores. Essa intenção de o aeroporto ser internacionalizado.

O que a gente imagina é que os tráfegos desses novos movimentos sejam encaixados dentro dessa capacidade de pista, dessa capacidade do Aeroporto que já existe hoje, e, conforme o Lucas comentou, hoje, temos uma limitação física do Aeroporto que impede a operação de aeronaves de grande porte. Então, temos a expectativa, logicamente, aguardando

o detalhamento, mas que não deva ter muita mudança na forma como se opera hoje no Aeroporto.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Okay, Major Roberto, muito obrigado pela sua presença.

Eu vou passar, em seguida, a palavra para a Infraero. O Sr. Hélio Paes de Barros Júnior, Presidente da empresa, será representado pelo Sr. João Márcio Jordão.

Tem a palavra o Sr. João Márcio, muito obrigado. Quero deixar bem claro para os senhores da Infraero que nós demoramos muito, há 20 anos a entender que na verdade a Infraero é a síndica desse enorme condomínio, que é o Aeroporto de Congonhas. Na época cobrávamos tanta coisa da Infraero e só depois de um tempo é que descobrimos que ela não era a parte a ser cobrada. Na verdade, foi pedagógica a situação nossa há 20 anos sobre o relacionamento que tivemos com a Infraero. Foi bastante interessante e sempre a Infraero nos acolheu muito bem no sentido de nos ajudar a entender melhor esse equipamento na cidade.

Com a palavra o Sr. João Márcio Jordão.

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO - Obrigado, Presidente. Bom dia a todos. Obrigado pela oportunidade de podermos estar aqui discutindo e esclarecendo alguns itens. Alguns, eu vou ser até repetitivo. Vou começar pelo final, sobre a internacionalização.

O nosso projeto de internacionalização é exclusivo para aviação executiva e ele não altera em nenhum momento o número de *slots* existentes hoje no aeroporto. Como o próprio Major Roberto mencionou agora, para que haja um aumento de *slots* tem que haver novos estudos. A própria Aeronáutica participa desses estudos e verifica se tem condições de aumento desse número de voos ou não.

Então, hoje nós temos autorizados seis aeronaves por hora da aviação executiva na pista principal e duas na auxiliar. São oito voos por hora. Eles não aumentarão. O que vai ocorrer é encaixar um voo internacional num lugar desse, doméstico, que porventura existir. Então, não há nenhuma previsibilidade de aumento com a internacionalização do aeroporto. E volto a frisar, o nosso projeto é exclusivamente para a aviação executiva.

O Presidente até mencionou se futuramente tiver um voo Congonhas-Ezeiza, é possível? É possível pelo porte de aeronave que opera, porque não haverá aumento do porte de aeronave, também já mencionado aqui, inclusive, pelo colega da ANAC. Não haverá, pelas limitações do aeroporto, e se houver essa internacionalização por um voo de Ezeiza, com certeza ele tem que entrar no lugar de um voo doméstico.

Não há nenhuma intenção e não há nenhuma previsão também, nem por parte da Infraero, e por nenhum dos nossos organismos, hoje, de ampliação do horário de operação desse aeroporto, até porque para uma autorização dessa teria que ter audiências públicas, autorização do município, autorização do estado, autorização de outros organismos. Então, volto a frisar, não há nenhum estudo encaminhado para que haja ampliação dos horários de operação desse aeroporto. Ele permanecerá das seis às 23.

Com relação ao EMAS, também mencionamos aqui, é somente um aditivo, vamos dizer assim, para o aumento da segurança do aeroporto. O colega da ANAC já mencionou e aqui estou sendo repetitivo. Então, nós sempre buscamos investir em novas tecnologias. Nós estamos, inclusive, junto com essa obra, melhorando a sinalização horizontal desse aeroporto, colocando as placas de sinalização em *led*, modernizando, fazendo rebaixos de caixas que estavam fora da altura, trazendo o aeroporto para dentro da regulação hoje da ANAC, que é o nosso órgão regulador. Então, como ele disse, essa parte do EMAS seria o funcionamento de uma caixa de brita, que é o que hoje Congonhas não tem, esse fim de pista. Então, estamos ampliando ainda mais a segurança das operações nesse aeroporto.

Agradeço até as colocações da Simone, e outros colegas já mencionaram, nós, Presidente, há uns 20 dias atrás, se não estou enganado, foi um pouco mais, um pouco menos, estamos discutindo já com relação ao ruído. A Infraero está agora preocupada em fazer um processo licitatório para que a gente coloque equipamentos em todo o aeroporto, em algumas localidades, para que a gente faça o monitoramento dessas curvas de ruído e possa tomar as ações necessárias.

Então, nós já envolvemos a comunidade, se não me engano, oito representantes de

cada bairro e iniciamos, já temos uma outra data, se não me engano, início agora de novembro, nós já temos uma outra reunião para levar esse assunto, inclusive será a Prefeitura que fará uma apresentação. Então, nós já estamos nessas discussões com a própria população.

Resumidamente acho que é isso, e importante frisar, não há aumento de abertura de horário para esse número.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Okay. João Márcio, que alívio, você trouxe uma informação preciosa, pelo menos a gente fica bastante mais tranquilo. Se eu entendi bem, então, vocês vão manter o número de *slots*, portanto se vai entrar aviação internacional executiva, voos domésticos provavelmente deixarão de descer em Congonhas para outros espaços, caso haja... essa é uma questão de regulação, é de vocês.

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - E não passando desse horário das 23 horas, portanto não muda o processo de incomodidade no período de 23 a seis horas. É isso mesmo, né?

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO - É isso mesmo, Presidente. Com relação ao número de aumento de *slots* até o nosso Secretário, o senhor mencionou no início, há um estudo sim de aumento de *slots*, mas isso ainda passa por audiências, passa por estudos, não tem relação nesse momento com a internacionalização do aeroporto. Nesse momento a internacionalização - e volto a frisar aqui - com a aviação executiva é dentro do que nós operamos hoje. Então, qualquer outro aumento de *slots* que está sim em estudo passa ainda por outros organismos para discussão, inclusive, do aumento de capacidade. Aí sim entra o Decea, entrará a ANAC, as audiências públicas para verificação. Não é o que ocorrerá nesse momento não.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Uma última questão, só para ficar bem claro, essa internacionalização não é apenas a ponte aérea com Buenos Aires e São Tomé, ela fica em aberto, portanto, outros aeroportos podem ter destino e origem por Congonhas, é isso?

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO - Sim, desde que a aeronave de aviação executiva tenha o devido alcance. Então, eu vou até, exemplificando o que o senhor está dizendo, se ele

quiser vir da China, “ah, não tem nenhum alcance de avião direto da China”, ele pode fazer escala em alguns lugares e poderá vir, então, o avião da China até aqui. Então, a internacionalização da aviação executiva é aberta, ela não é exclusiva para a América do Sul.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Desde que haja autonomia, é isso?

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO - Mas sempre dentro da limitação do tamanho da aeronave.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Certo. Não tendo autonomia, vai ter descer em algum lugar para poder chegar até Congonhas, é isso?

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO - Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Okay.

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO - Mas, não será aviação comercial, só executiva nesse ponto.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Okay, nos tranquiliza muito isso, João Márcio. Só uma pergunta para deixar bem claro para as pessoas que a gente iniciou a nossa fala, no caso, portanto, se acontecer de em um determinado momento nós precisarmos de expandir esse horário, aí sim tem de passar por uma discussão com o Legislativo Municipal, tem de passar com o estado, com audiências públicas. Eu estou correto com essa afirmação, é isso?

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO - O senhor está correto.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Tá bom, okay. Então, continuou valendo exatamente a nossa história, ou seja, santo Estatuto da Cidade, desde 2001 ele continua atualizado.

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO - Perfeitamente.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Muito obrigado, João Márcio Jordão, pela sua fala que nos tranquilizou muito.

Vamos passar a palavra agora...

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO - Perdão, posso só...? O colega Guilherme até mencionou, eu queria trazer só a parte do licenciamento ambiental, todas as nossas obras dentro

da Infraero nós temos que submeter às licenças. Essa do EMAS, no caso, foi submetida à Cetesb e a Cetesb nos deu a dispensa da licença por não haver impacto nenhum. Ela tem um pequeno impacto dentro do sítio somente, mas não tem impacto outro nenhum na vizinhança. Então, nós obtivemos uma autorização, no caso da Cetesb, para a execução dessa obra.

Esse material é totalmente reciclado, inclusive, é um material de um concreto poroso, expansivo e feito de materiais de vidro. Então, é um material feito de uso reciclado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Excelente. Então, existe uma licença ambiental emitida pela Cetesb?

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO - Sim, há dispensa de licença.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Exato, é uma dispensa de licença, na verdade, é isso?

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO - É isso mesmo, nós submetemos à Cetesb e a Cetesb, com ela nós obtivemos uma dispensa da licença ambiental exatamente por não haver impacto ambiental na área.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Okay, muito obrigado. Vamos ouvir agora, representando o Secretário Municipal de Urbanismo, Sr. Cesar Azevedo, o Sr. Guilherme Henrique Fatorelli.

Obrigado, Guilherme. Gostaríamos de ouvir a Secretaria de Licenciamento Urbano do Município, principalmente sobre qual é o papel da Secretaria de acompanhamento dessa situação do Aeroporto de Congonhas? Ou a Secretaria não participa dessa discussão?

O SR. GUILHERME HENRIQUE FATORELLI – Obrigado, Vereador. Bom dia a todos, bom dia a todas. Na maior parte da discussão, que está sendo tratada nesta audiência, Vereadores, a matéria do Urbanismo e Licenciamento está dispensada, principalmente no que tange à internacionalização, no que aqui se tem falado. Mas tem o ponto da incomodidade, aí sim é algo que temos tratado com o próprio representante da Infraero, Dr. Márcio Jordão, ele já comentou, está sendo tratado junto com a Secretaria de Urbanismo e Licenciamento numa Comissão de Ruído Aeronáutico, junto com representantes da sociedade - muitos deles acho

que estão aqui - para tratarmos justamente o que representa esses ruídos na Cidade e no que podemos interpretar na legislação do que pode ser alterado.

O que a Secretaria de Urbanismo e Licenciamento vem fazendo são estudos, através de um grupo técnico intersecretarial, envolvendo também a Secretaria do Verde e Meio Ambiente, das Subprefeituras, da Gestão Municipal...

Nós já temos um relatório produzido onde observamos alguns graus de conflito entre o que a nossa legislação estabelece como grau de incomodidade para ruído e as curvas apresentadas pela ANAC, num plano específico de zoneamento de ruído aeroportuário. Temos tomado esse cuidado e feito esses relatórios técnicos. Esse primeiro já está finalizado, estamos colhendo as assinaturas de todos os participantes e vamos encaminhar para a Gestão Municipal. E estamos acompanhando, Vereadores e Presidente, essa questão junto com a ANAC e com a Infraero. A Infraero está cuidando dessa comissão, mas, do ponto de vista do licenciamento, por hora, essas ações que estão sendo adotadas para a internacionalização não demandam um licenciamento específico, um licenciamento urbanístico, mas se houver, porventura, uma ampliação, qualquer tipo de ampliação nas estruturas, isso deve ser aprovado sim, e aí levaríamos em consideração o impacto no viário e, caso necessário, o impacto na vizinhança também dependendo do porte da intervenção, conforme está estabelecido na legislação de zoneamento e na legislação do Código de Obras de São Paulo. Então, estou aqui acompanhando a reunião, e caso alguém tiver alguma pergunta, acho que posso esclarecer.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Okay, Guilherme, obrigado. Só consolidando os nossos conceitos, o fato de estar classificada como infra, quer dizer, é um equipamento infra 2, uma infraestrutura aeroportuária que não obedece às regras de todo zoneamento da Cidade, que não tem que passar por aprovação no Município. Portanto, ela tem regras próprias, características, como é o caso, por exemplo, das antenas, das obras de saneamento básico, etc. Tudo isso é feito sem anuência, sem parecer ou aprovação das secretarias do Município. Porém, a incomodidade, essa sim, temos estudo de impacto de vizinhança, sim, nós temos esse alcance.

Guilherme, é isso mesmo? Ou seja, com relação a estudo de impacto de vizinhança,

com relação a incomodidade, isso está sendo acompanhado pela Secretaria?

O SR. GUILHERME HENRIQUE FATORELLI – Na medida em que a gente tem um protocolo, isso vai ser acompanhado sim. Por ora eu não tenho conhecimento de algum protocolo específico para essa intervenção. Posso verificar.

Vereador, em relação ao tipo de licenciamento da atividade classificada como infra, a legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo, temos sim um processo de avaliação na Secretaria de Urbanismo e Licenciamento que, por ter essas características específicas de implantação, passam pela câmara técnica de legislação urbanística, com os relatórios técnicos produzidos pela Secretaria.

Então a gente tem um procedimento aqui, sim, para avaliação dessas intervenções, mas isso ocorre mediante protocolos. Os interessados, seja... acredito que possa ser Infraero, quando protocolar esses pedidos de intervenção, nós analisaremos aqui na Secretaria.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Okay. Muito obrigado.

Vamos ouvir em seguida a Tamires Carla de Oliveira, representante do Secretário do Verde e Meio Ambiente do Município, Eduardo de Castro. Obrigado, Tamires, pela sua presença.

A SRA. TAMIRES CARLA DE OLIVEIRA – Bom dia, Vereador.

O pessoal comentou aqui sobre a LAU, que foi emitida um tempão atrás, acho que foi o próprio Vereador que está presidindo a mesa, que eu não consigo identificar quem está falando exatamente, sobre a competência do Município sobre o licenciamento ambiental. Então, das informações que eu consegui a tempo para esta audiência, aquela LAU que foi emitida foi transferida para a Cetesb, então todo licenciamento ambiental já corre pela Cetesb.

Eu até queria que vocês me mandassem esse documento que vocês têm para ver se realmente é o último ou não aqui, porque tudo o que foi atendido ou parcialmente atendido foi comunicado à Cetesb para que esse procedimento corresse por lá. Então até, principalmente, senti falta de alguém do Estado aqui para dar maiores informações sobre esse licenciamento, mas pelo que eu entendi da audiência, o que se está fazendo agora é algo pontual, tal como o João Márcio colocou, dispensado de licenciamento.

E para coisas que são maiores, que vão depender, que vão impactar, obviamente corre todo o procedimento de licenciamento ambiental e pela Cetesb. O Município, em alguns casos muito específicos, caso tenha algum desdobramento durante o processo de licenciamento que toque em algo dentro da competência da municipalidade, a gente é acionada para se manifestar de alguma forma.

Por ora, acho que é isso.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Okay, Tamires, ficou claro para a gente.

Muito obrigado. Agradeça ao Secretário Eduardo de Castro por nós.

Vamos ouvir um participante de Deuso, Kelly Alencar Teixeira.

(NÃO IDENTIFICADO) – Vereador, a Kelly trabalha aqui conosco. Nós não sabíamos que ela tinha sido convocada, mas eu posso esclarecer, caso seja preciso. Eu sou da Secretaria de Urbanismo e Licenciamento.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Tem apenas uma inscrição dela aqui.

(NÃO IDENTIFICADO) – Acredito que tenha sido um equívoco, mas eu posso responder, porque (ininteligível) Deuso.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – É apenas uma inscrição, que ela entrou como participante, não como Secretaria.

(NÃO IDENTIFICADO) – Ah, entendi.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Está presente a Kelly?

A SRA. KELLY ALENCAR TEIXEIRA – Olá, bom dia. Sim, estou como ouvinte.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Okay, Kelly, você está falando em nome próprio em não em nome da Secretaria, é isso?

A SRA. KELLY ALENCAR TEIXEIRA – Isso, mas eu estou só como ouvinte.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Muito obrigado, Kelly.

Paulo Roberto Uehara, participante da Associação dos Moradores da Vila Nova Conceição.

O SR. PAULO ROBERTO UEHARA – Bom dia a todos. Eu endosso tudo o que foi

colocado aqui pela Associação de Moema, pelo Edwaldo, por todos os que falaram, pelo Guilherme Canton, sobre a questão da incomodidade da poluição.

Há uma preocupação nossa também com relação ao tempo entre o pouso e a decolagem das aeronaves que tem de ser respeitado em razão da esteira de turbulência. O tempo mínimo entre uma aeronave e outra teria de ser de dois minutos. Mas por 48 movimentações, por hora, dá muito menos do que isso.

A preocupação é saber se respeitar a distância entre a aeronave na esteira de turbulência também é fator limitante para essa movimentação de aeronaves de pouso e decolagem.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Ok. Entendido Paulo. Vou deixar essa pergunta para o final, se puder, o João Márcio Jordão pode nos responder seguramente.

Quer responder agora, João Márcio?

O SR. JOÃO MARCIO JORDÃO - Vou pedir... porque compete ao nosso colega o Major Roberto. Já vi que ele se posicionou ali. Compete à Aeronáutica.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Vou passar ao Major Roberto que está presente conosco? É possível responder agora?

O SR. ROBERTO - É sim. Com relação aos 48 movimentos, Sr. Paulo, ele considera o *mix* histórico de aeronave no aeroporto. Então quando têm duas aeronaves de categoria parecidas, esse distanciamento é menor. A gente consegue chegar nesse número médio de 48. Mas como eu falei para o senhor, 48 é o 100%, seria a situação ideal de um *mix* homogêneo, todo mundo trabalhando da mesma forma.

Hoje, a gente opera com, aproximadamente, 86% dessa capacidade. O nosso limite operacional, hoje, são 42 movimentos. Só que esses 42 movimentos não são contínuos, então eu não tenho uma situação de 42 aeronaves aproximando numa janela de uma hora. Eu tenho uma aeronave decolando, uma aeronave pousando. São intercaladas.

Então, na prática, esse distanciamento entre duas aeronaves no mesmo tipo de operação, duas aproximando para pouso ou duas decolando, ele acaba sendo dobrado, porque

no espaço que eu estou pousando uma aeronave, estou correndo com essa aeronave na pista, já estou alinhando uma próxima aeronave para decolagem. Então não há necessidade de separação de esteira entre as duas, porque elas estão em fases de operação diferentes, uma em pouso outra em decolagem.

Não sei se respondi a dúvida do senhor.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Ok. Muito obrigado, Major Roberto.

O Sr. Christian Silva Martins de Mello Sznick está presente?

O Sr. André Luiz dos Santos, Rapper Pirata, está presente?

Tem um representante, um participante do Metrô, o Sr. Marcos Eduardo Reginato, está presente?

O SR. MARCOS EDUARDO REGINATO FERNANDES FILHO - Bom dia, Vereador.

Estou presente. Na realidade, eu trabalho no Metrô de São Paulo, mas estou aqui como morador e vizinho do Aeroporto. Não estou presente com finalidades institucionais da Companhia do Metrô. Apenas como morador, vizinho, ouvinte e participante da audiência pública. Ok?

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Ok.

O SR. MARCOS EDUARDO REGINATO FERNANDES FILHO - Nada a declarar até o momento.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado, Marcos Eduardo.

Há uma reinscrição do Edwaldo Sarmento, Presidente da Associação dos Moradores do Entorno do Aeroporto. Edwaldo, tem a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – O seu microfone está desligado, Edwaldo.

O SR. EDWALDO SARMENTO - Ok, liguei.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado, pode falar.

O SR. EDWALDO SARMENTO – Eu queria fazer uma pergunta complementar, na área de construção, lá, do EMAS. Eu sempre faço a pergunta aos meus amigos da Infraero – enfim, a um dos responsáveis que fazem as obras na Infraero, mais especialmente na área de segurança. Quero perguntar se os aviões caem só nas cabeceiras.

Eu lembro que havia um estudo de desativar os hangares, ali, na margem da Avenida dos Bandeirantes, e transformar aquilo em uma área de cimento podre, porque, naquela época, considerava-se que os aviões também caem ao lado, e não caem só nas cabeceiras do aeroporto. A experiência que nós temos é de que, em grandes acidentes aéreos, em quedas de avião, todos caíram na margem do aeroporto. Poucos caíram acima da cabeceira.

A preocupação que eu teria seria: por que, no projeto técnico de segurança, não foi incorporada essa saída da lateral, mais precisamente da Bandeirantes, da Vila Noca, que o Nelson Piva representa? Realmente, é um risco fantástico e nós já vimos alguns aviões dependurados em muros, ali, naquela região, sem condição de parar. Então, é uma pergunta que eu queria fazer para eles.

Outra coisa é a questão da ponte aérea, de que o Secretário da Aviação Civil, o engenheiro Ronei, falou na última audiência, da intenção de transformar o Aeroporto de Congonhas em um *link* entre Buenos Aires, São Paulo, Panamá e Nova Iorque. Ele falava, nessa audiência, em que estive presente, que isso incrementava muito o *ticket*. Havia esse potencial, de que o aeroporto privatizado poderia atender a essa demanda e elevaria muito o prêmio.

Bom, a pergunta fica: se formos transformar, realmente, o aeroporto em um *hub* internacional, essa segurança, simplesmente, da cabeceira da pista... Nós achamos tremendamente pouco. Não achamos que atenda toda a segurança e os moradores continuarão em risco, porque aumentarão os voos.

Então, são perguntas que eu deixo no ar – ou registros, não é?

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Ok, Sr. Edwaldo.

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO – Presidente, desculpe. Só respondendo parte da pergunta do Sr. Edwaldo, normalmente, 70% ou talvez um pouco mais de... Não vou dizer de acidentes, mas os momentos mais críticos de uma aeronave são no momento de seu pouso ou de sua decolagem. Então, é por isso que, em todos os aeroportos do mundo, são previstas essas saídas de pistas.

O senhor diz, por exemplo: “Ah, ele pode sair pela lateral.” Como o senhor tem, no

fim de saída de pista, que é o caso, agora, em Congonhas, que nós estamos ampliando... Nós temos o que vou chamar de caixa de brita... (Falha na transmissão) ...no nosso entendimento, que é desacelerar a aeronave... Então, quando a aeronave vem, no seu momento do pouso, o piloto nunca pensa em sair para o lado. Sabendo que você tem uma área de segurança maior na sua saída de pista, ao final de pista, a tendência é que ele mantenha o prumo da aeronave para essa região. Assim, não há muitos acidentes de saídas de pista pela lateral – somente, se, durante o toque do pouso, ele perder toda a navegabilidade da aeronave. Contudo, a tendência é que ele pouse e sempre siga reto. Os estudos demonstram isso.

Então, é por isso que existe em toda legislação. O que a ANAC, hoje, dentro da legislação brasileira, também traz para dentro dos nossos aeroportos é essa segurança do fim de pista. Por isso, há esse cálculo de ampliação do fim de pista.

Com relação à aviação internacional, o nosso colega da ANAC, o Lucas, também mencionou Congonhas. Há uma limitação de tamanho de pista. Então, não há alcance de aeronaves. Não haverá aeronaves maiores do que estas, que nós operamos, aqui, hoje. Há uma limitação, pelo tamanho de pista, para o Airbus A320 e o Boeing, que já pousam aqui, hoje – até porque não haveria alcance. Por exemplo, se o senhor me perguntar: “Há alcance de uma aeronave, hoje, como esse Boeing, de São Paulo a Miami?” Não, não há alcance, porque ela precisaria de mais combustível. Precisaria de maiores distâncias para decolagem. Só é possível se ela tiver várias escalas. Por exemplo, se sair daqui uma nave desse porte que nós temos, hoje, ela vai até... O senhor vê, por exemplo, não tem um voo aqui São Paulo/Manaus, mesmo dentro do nosso país, porque o tamanho da aeronave não permite nem essa longa distância. Não temos voos Manaus, porque não queremos voos Manaus. É porque o tamanho da pista não permite chegar até Manaus.

Hoje as rotas que temos é dentro da limitação do tamanho da pista e da aeronave, onde conseguimos alcançar. Ele é possível ir para outros lugares? Sim, com várias escalas. Então se o senhor sair daqui, por exemplo, para Recife/Recife/Manaus; daí o senhor vai para Miami, ou seja, tem uma limitação do tamanho do porte de aeronave, por isso essa ligação direta

para outro país.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – OK. João Márcio, aproveitando sua fala,...

Há um microfone aberto com muito ruído.

- Pausa.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Aproveitando sua fala, João Márcio, durante quase 30 anos ficou valendo uma portaria que tratava de segurança de voo dos aeródromos do Brasil, que era o cone de aproximação. E, por volta de 2015, essa portaria mudou alinhando as regras internacionais de segurança e passou a ser área interna de eixo. Isso mudou alguma coisa para o Aeroporto de Congonhas? Tínhamos uma portaria na década de 80 que tratava da segurança dos aeródromos do Brasil e aí, tudo era em cima do cone de aproximação. Depois, por volta de 2015, durante uma discussão nossa da Lei de Zoneamento, nem participamos. O Município não participou, inclusive de audiência pública, nem nada. Foi publicada outra portaria em que passava a valer regras de segurança dos aeródromos área interna de eixo. Mudou bastante para gente a configuração de segurança no entendimento dessa portaria.

Na época discutimos muito isso, mas não conseguimos compreender exatamente. Isso mudou alguma coisa em termos de segurança para o Aeroporto de Congonhas, por ser um aeroporto urbano?

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO – Não, segurança não, mas gostaria que o Major Roberto pudesse novamente responder essa parte de rotas, porque é feito sempre um estudo com relação ao entorno, ou seja, aproximação dentro dos aeroportos, a parte de obstáculos. Há um estudo por parte da Aeronáutica.

Major Roberto, por favor.

O SR. ROBERTO – A elaboração de procedimentos que são publicados pela Aeronáutica, seguem os padrões internacionais da ICAO – Organização da Aviação Civil Internacional. Existe uma série de normas técnicas que especificam os requisitos que precisamos ter de separação, de razão de subida, descida, enfim, alguns outros aspectos técnicos; até onde tenho conhecimento do Aeroporto de Congonhas não é diferenciado do que está padronizado.

Então houve uma atualização desse procedimento, acredito que tenha sido mais em função do contexto da circulação São Paulo. Temos um espaço reduzido na cidade de São Paulo, em termos de aviação. E nesse mesmo entorno temos o Aeroporto de Congonhas, temos as rotas de helicóptero sobre a cidade, Aeroporto de Campo de Marte, Aeroporto de Guarulhos. Então, além de existir um cone, vamos dizer assim um procedimento de aproximação ideal para Congonhas, também há necessidade de existir um Campo de Marte, há necessidade de existir rotas de circulação de helicópteros que atenda requisitos de ruídos sobre determinadas regiões. Todo esse espaço é calculado de forma automatizada nesses sistemas específicos que fazem esse tipo de análise e a gente chega a um procedimento final aprovado e que está sujeito a mudanças porque, às vezes, tem mudanças de rota, às vezes, a gente tem aprimoramento da circulação aérea. Então, igual a gente teve no começo do ano uma reformulação para aproximação para o aeroporto de Guarulhos e acaba, por isso a gente muda a distribuição no espaço aéreo. Então, é natural que a gente tenha essas atualizações de tempos em tempos na aproximação, mas de forma alguma são feitas ali à margem da segurança, ou de maneira minimamente diferente do que seja preconizado aí com os padrões internacionais.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Ok, muito obrigado, vou passar a palavra para o Vereador Aurélio Nomura, que está nos assistindo aqui, membro da Comissão de Política Urbana, Vereador Aurélio Nomura, inclusive morador da região.

O SR. AURÉLIO NOMURA – Obrigado, Presidente, agora já não estou morando tão longe, mas eu me lembro que na época do acidente eu dava tchauzinho para os pilotos que passavam em cima do meu prédio, passavam tão baixo que dava para dar tchauzinho. Eu tenho, eu participei juntamente com o senhor que foi relator, exatamente daquela comissão de estudos pertinentes ao aeroporto de Congonhas, mas eu tenho uma dúvida com relação a essa questão.

Primeiro me parece que naquela época a Prefeitura começou a autuar a Infraero porque ela não cumpriu aqueles 100 itens determinados para conseguir o licenciamento ambiental. A Infraero foi à Justiça e a Justiça considerou que a Prefeitura de São Paulo não era competente para dar o licenciamento do aeroporto, dado volume.

Parece que tem uma resolução pertinente a isso e, portanto, nós perdemos toda aquela força, aquela discussão, e faltou alguns itens 10,12 que ficaram pendentes, mas nunca mais foram cumpridos. Lembro também que naquela época, essa é a primeira questão, se a Prefeitura de São Paulo continua incompetente para discutir o licenciamento do aeroporto? Isso é uma coisa extremamente importante porque o que eu tenho visto, a Cetesb tem dado licenciamentos independentemente da Prefeitura e a Prefeitura está totalmente a margem dessa questão do licenciamento, ficando atrelado basicamente a essa questão do polo gerador de tráfego, é a única coisa que sobra para a Prefeitura. Essa é a primeira questão.

A segunda questão que me chama bastante a atenção é que naquela época da queda do avião da TAM a Infraero levantou vários pontos de buracos negros onde o controle do espaço aéreo ficava cego. A gente vê, por exemplo, que durante muito tempo teve um prédio aqui na Marginal Pinheiros que ficou pendente porque deveria ter sido demolido, tem um prédio que até hoje, na cabeceira do aeroporto, está lá, de pé, e que deveria ser derrubado. Então, a minha dúvida é o seguinte: mudou a tecnologia de tal maneira que hoje não existem mais esses buracos negros, não existe mais a necessidade de você ter um controle de gabarito nas rotas das aeronaves?

É uma questão que vem à tona, exatamente, porque nós temos coisas pendentes, pertinentes a essa questão. A outra questão que nos chama atenção diz respeito a essa EMAS, que fala. O Edvaldo lembrou daquele projeto que foi apresentado pela Infraero, não foi pela Prefeitura, mas foi pela Infraero, em que ele dava soluções de segurança para o aeroporto de Congonhas. Naquela época ela falava que o aeroporto, na realidade, era um porta-aviões na cidade de São Paulo e, portanto, havia necessidade de colocar aquele cimento podre, ultrapassando até Moema, passava a Av. 23 de Maio, ia para Bandeirantes e esticava mais um pouco lá. Essa era coisa, se falava em desapropriações e tal e, por outro lado, no Jabaquara também é a mesma coisa. Falava-se a respeito disso, e vemos hoje que a solução dada para o aumento da pista diz respeito ao EMAS.

Pergunto: O EMAS vai salvar as vidas no caso de um avião descontrolado cair nesse

local? É a dúvida que eu tenho. Porque a gente vê o impacto do avião descendo. Será que não causa nenhum dano a nenhum tripulante ali, não vai acontecer absolutamente nada? É uma dúvida que eu tenho.

A outra questão é a incomodidade, que é algo tremendo. Mas me lembro de que, naquela época, a Infraero falava muito do Programa de Monitoramento de Ruído Aeronáutico. Até acompanhei por algumas vezes um estudo que estava sendo feito, não sei por qual universidade – se USP, Unicamp, ITA. Eles estavam lá fazendo esse monitoramento, inclusive até para avaliar essa questão de poluição não só sonora, mas devida aos combustíveis cujos resíduos são gerados principalmente na subida e descida dos aviões. É uma dúvida muito grande. Foi resolvido? Qual o resultado desse monitoramento? Essa é uma grande dúvida que tenho em relação a essa questão.

Basicamente, são esses os pontos, lembrando que o barulho dos aviões em São Paulo já fere – e acho que isso deve ocorrer em todas as cidades do mundo – o limite de decibéis permitido na Lei do PSIU. E me faz lembrar todos os licenciamentos ambientais feitos em todos os aeroportos do mundo inteiro; acompanhei, fui ver aeroportos no Japão, nos Estados Unidos, e há um rigor tremendo em relação ao controle de ruído e à parte atmosférica no entorno desses aeroportos. Existe esse controle. Pergunto se aqui também há esses controles. Obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Muito bom, Vereador, Aurélio. Lembro que os helipontos continuam com seus licenciamentos sob responsabilidade da Secretaria do Verde e Meio Ambiente. Não é isso, Tamires?

A SRA. TAMIRES DE OLIVEIRA – Exatamente. Os helipontos. Os heliportos, não.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – O.k., obrigado. Vou passar para o Guilherme Henrique, de SMUL, para nos responder; e o restante, se for o caso, o João Márcio pode nos ajudar com as respostas do Vereador Nomura, ou quem o João Márcio indicar. Guilherme, tem a palavra.

O SR. GUILHERME HENRIQUE FATORELLI DEL'ARCO – Obrigado, Vereador. Agradeço os questionamentos do Vereador Aurélio Nomura porque é bom fazermos um

esclarecimento em relação aos tipos de licença que são emitidas.

Do ponto de vista das competências da SMUL, é importante falar que temos o licenciamento urbanístico e edifício. Na verdade, ele é independente do licenciamento ambiental. Temos o licenciamento ambiental, que pode ser de competência da Secretaria do Verde e Meio Ambiente – Tamires, me corrija se eu estiver enganado – ou de competência do órgão estadual da Cetesb, dependendo do impacto. Mas eles não dispensam o licenciamento urbanístico e edifício, que é tratado aqui na SMUL.

Aqui, sim, é onde verificamos: primeiro, se o licenciamento ambiental foi realizado e foi emitido parecer favorável; enfim, se foi emitida a licença correspondente àquele empreendimento, àquela intervenção no aeroporto ou na infra que for. Em seguida, vamos analisar questões de segurança, questões principalmente de impacto urbanístico da intervenção. Por isso que eu falo que esse tipo de intervenção - quanto à alteração do funcionamento, de poucos e decolagens, da internacionalização, ou à instalação de determinados equipamentos – não causa esse impacto urbanístico. Por isso eles estão dispensados de uma licença urbanística pela SMUL.

Mas, de todo modo, uma intervenção que envolve a alteração das características construtivas de impacto urbanístico na edificação depende de um licenciamento sim, que é elaborado aqui na SMUL. E, como eu falei, por ser um equipamento infra, tem toda uma condição específica de análise pela própria legislação de uso e ocupação do solo, pelo Plano Diretor. Há um acompanhamento especial, que deve passar por uma análise técnica, principalmente desenvolvido aqui nos departamentos técnicos da SMUL, mas que são submetidos a uma câmara técnica de legislação urbanística, que assim analisa também, para fazer a deliberação final.

Nobres Vereadores, é importante falar que, além de ser uso infra, o Aeroporto de Congonhas também está localizado numa Zona de Ocupação Especial, que também pressupõe índices e parâmetros urbanísticos especiais, definidos pelo Executivo, quando não houver projeto de intervenção urbana.

Então, todas essas intervenções, quando solicitadas, são apreciadas no âmbito urbanístico e edilício, aqui pela Secretaria de Urbanismo e Licenciamento, que não vai não emitir a licença sem antes ter o licenciamento ambiental correspondente.

Primeiro, em relação aos gabaritos que o nobre Vereador comentou, sobre gabarito dos edifícios do entorno, quanto à legislação, a gente tem um controle sim, pelo zoneamento, em relação ao gabarito, mas, no momento do licenciamento - e aqui nos registros dos mapas digitais da Prefeitura, onde a gente analisa - a gente verifica nas nossas bases cartográficas. A gente verifica que há alguma rota que pode interferir nesse gabarito.

Então, no momento do licenciamento, seja para regularização, seja para uma construção nova ou uma reforma, vai ser observado se é necessário para aquele gabarito pretendido, ainda que esteja dentro da legislação urbanística, e precise da manifestação favorável do órgão da Aeronáutica correspondente, que seria o Comaer ou Decea.

Então, nesse caso, a Secretaria de Licenciamento também tem esse rigor. E, em relação aos parâmetros de incomodidade, é como eu havia dito: “A gente está trabalhando também nessa comissão, junto com a Infraero, para discutir o que representam esses ruídos, a partir dessas... (ininteligível) ...que são delimitadas por esse plano específico de zoneamento de ruído aeroportuário”.

De todo modo, temos também, na nossa legislação, os parâmetros de incomodidade definidos, na Lei de Uso e Ocupação do Solo, para as quais as edificações devem respeitá-los. Então, não deve ser emitido ruído dentro daquela faixa que está determinada por lei.

Para o caso do Aeroporto de Congonhas, é uma infra e há condições especiais. Seria uma análise caso a caso, a partir de ser referendado pela secretaria ou por essa câmara técnica de legislação urbanística; mas, de todo modo, para avaliação do ruído que o Aeroporto vem causando e pode causar a partir dessas alterações que estão sendo promovidas. A gente está desenvolvendo um estudo intersecretarial. Vamos encaminhar isso tudo. Estamos em conversa constante também com a Infraero e o pessoal da ANAC, para desenvolver esses estudos mais aprofundados.

(NÃO IDENTIFICADA) – Sr. Presidente, V.Exa. me permite complementar o Sr. Guilherme?

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Sim.

(NÃO IDENTIFICADA) – Como o Sr. Guilherme falou, eventualmente, às vezes, também o licenciamento da SMUL leva parte de todo processo. Estamos falando de um equipamento de um porte bastante relevante, Então, ele é uma parte.

Quanto à questão do heliponto, para complementar a pergunta, só os helipontos são licenciados pelo município. Eles demandam um estudo de impacto de vizinhança, e há todo um relatório. Aí é submetido à SMUL, para ter a licença e o auto de funcionamento.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Exatamente, Sr. Guilherme. O aeroporto é uma ZOE, Zona de Ocupação Especial, como o Aeroporto de Marte. A gente demarcou também quartéis, cemitérios e todas atividades que têm ocupação especial. Ficaram demarcadas e, portanto ela é tratada de forma singular. Não é diferente do resto da Cidade, que tem regras claras.

Eu vou passar a palavra ao João Márcio se puder nos ajudar a responder as perguntas que foram feitas antes. João Márcio Jordão da Infraero.

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO - Só dizer que algumas perguntas eu vi que já foram respondidas pelo Guilherme, ao Vereador Nomura. Com relação à parte do tamanho do EMAS, nós estamos aqui hoje e o que nós fazemos é sempre cumprir as regras do regulador. A ocasião, o Vereador até mencionou a via, no passado, em estudo, que se falava em retirada de moradias para expansão da pista, não se falava em EMAS nessa ocasião, e sim uma expansão da pista, levando também a pista, ampliando, e não era a pista, mas a saída de pista para aumentar a segurança que levava em mais 240m para a frente cada extremidade, então havia a necessidade de se fazer desapropriação.

Mas, com as novas tecnologias, hoje, e esse EMAS é utilizado no mundo inteiro. Há um estudo sim sobre isso e, atualmente, esse tamanho de EMAS, depois eu gostaria, o Lucas, da ANAC, que é o nosso regulador, poderá complementar. Então há um estudo, nós fizemos,

umentando, ampliando a segurança, do aeroporto e trazendo, hoje, para dentro da regra do regulador, impostas pelo regulador, com estudos e tudo o mais.

Com relação ao ruído, Vereador Nomura, nós tínhamos também, lá atrás, o monitoramento das curvas de ruído, tinha uma faculdade nos auxiliando, estudando como essas curvas foram possíveis para determinação de novas rotas, então, onde as aeronaves e as próprias companhias aéreas participaram, resultando em que hoje temos aeronaves menos ruidosas, com motores mais potentes, menos ruidosos.

E a Infraero criou, como também já dito aqui pelo Guilherme, um grupo de trabalho junto com essa comissão, junto com os moradores, para discutir essa parte do ruído; estamos com processo licitatório buscando instalar novos equipamentos para monitorar esse ruído e dar o devido tratamento.

Creio que eram essas as questões, Vereador Nomura, está certo?
Tem mais alguma coisa. Se não respondi, me perdoe.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Obrigado, João Márcio. Quer falar Vereador Aurélio Nomura?

O SR. AURÉLIO NOMURA - Sim. Eu queria saber, como foi o João Márcio falou a respeito de que já tem estudos, eu gostaria, se possível, que os remetesse a essa comissão. Inclusive, esses estudos que estão sugerindo também, para que pudéssemos fazer, porque, naquela época, ficou de uma maneira sigilosa que perdemos, não temos absolutamente nada.

Diga-se de passagem que a Cetesb, embora uma empresa ligada ao Governo Estadual, uma empresa pública, ela dificilmente libera, você tem uma dificuldade muito grande para conseguir dados a respeito. Então ficam dados sigilosos, na realidade, daí fica uma dificuldade tremenda. Então se fosse possível, também, nós gostaríamos de ter o licenciamento da Cetesb para que nós pudéssemos fazer uma análise pertinente a essa questão.

E a dúvida fica também com relação ao gabarito, porque o gabarito e, naquela época, a Aeronáutica lançou e até achei estranho, porque tinha um prédio no Centro da Cidade, o prédio do Banespa, prédio que existe há mais de 50 ou 60 anos, ela deveria, vocês deveriam fazer um

rebaixamento de 5m ou 6m. Então eu vi cada coisa que me deixou estarrecido, mas, de lá para cá, não se fez absolutamente nada. A dúvida é: melhoraram os equipamentos pertinentes à navegação, ao controle? É essa dúvida que eu tenho.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - OK.

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO - Presidente, vou então repassar essas duas questões, só para complementação do Lucas, que é o regulador da ANAC, sobre o EMAS e o Major Roberto poderá falar sobre a questão dos obstáculos.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Ok, Lucas, tenha a palavra.

O SR. LUCAS BERNADINO TRAVAGIN - Bom, com relação às preocupações colocadas pelo Sr. Nomura ao Sr. Edwaldo, que falaram tanto sobre a saída longitudinal de pista quanto à saída lateral de pista. De fato, esses são eventos, que, enfim, podem acontecer e para isso existem requisitos específicos na regulação, requisitos diferentes e específicos. Um tratando da proteção da saída longitudinal de pista, que é o que a Infraero hoje está tentando, melhorando e muito a segurança com provimento do sistema de desaceleração de aeronaves, que é o EMAS, e existe um requisito específico com relação à saída lateral de pista. Com a evolução das aeronaves, principalmente da tecnologia embarcada para as aeronaves, esse requisito para proteção da saída lateral de pista vem diminuindo ao longo do tempo.

A área necessária para proteção desses eventos vem diminuindo ao longo do tempo em função da crescente diminuição do histórico desses eventos em função principalmente da tecnologia, da qual as aeronaves são dotadas hoje em dia. Esse requisito já teve uma diminuição sensível nos últimos anos. Hoje, a Organização de Aviação Civil Internacional estuda mais uma diminuição desses requisitos. Então, o problema, a violação da proteção dessa saída lateral de pista, hoje ainda existe em Congonhas, mas a ANAC trabalha juntamente com a Infraero para que sejam feitas todas as medidas possíveis para diminuir a chance de que esse evento ocorra e diminuir a severidade, caso ocorra.

Como o Jordão explicou, muito além dessas obras que foram conhecidas como recape da pista, implantação de EMAs, foi feita uma série de incrementos na sinalização do

aeroporto para aumentar a consciência dos pilotos e evitar qualquer tipo de intercorrência, e há ainda a perspectiva de que, com a concessão do aeroporto, muitos outros investimentos serão feitos para a solução dessas violações. Mas, de fato, o que a Infraero está colocando hoje como sistema de desaceleração foi pautado na regulação estabelecida pela ANAC.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – O.k. Obrigado, Lucas.

Já nos encaminhando para o encerramento, há um reescrito aqui, Guilherme Canton.

O SR. GUILHERME CANTON – Obrigado pela palavra. Muito no sentido do que foi dito pelo Vereador Nomura, da nossa parte, do grupo de associações da circunvizinhança, a gente gostaria muito que ficasse estabelecida essa questão do cone sonoro de 85 decibéis, e que essa vizinhança fosse, de alguma forma, beneficiada para que se pudesse fazer, via contrapartida, uma melhora das nossas áreas, seja através das árvores, com podas para melhorar a acústica, seja para via instalação de janelas antirruído. Nesse sentido, para nós, para que avançasse a nossa pauta, seria muito importante. Na outra reunião, falamos um pouquinho disso até com o Guilherme, da SMUL, mas para nós é muito importante que haja essa reestruturação para que a gente possa ter essas benfeitorias dentro da área estritamente afetada por esse impacto sonoro e químico também.

Só uma curiosidade sobre o que foi dito do EMAS, e que foi muito dito no *meeting* do SNA: com o EMAS, houve um aumento da pista de Congonhas, que hoje está em 1.885 metros; me corrijam se eu estiver errado, mas esse é o comprimento em que já é possível voar Congonhas/Panamá. Claramente foi dito nesse *meeting*, na rodada de privatização, sobre voar Buenos Aires, Panamá até Nova Iorque, obviamente com escalas. A nossa preocupação é com o aumento do *ticket* da licitação do aeroporto, essa custa, e a queda da nossa qualidade de vida, que já está sendo tão impactada por tanto tempo pelo aeroporto.

Agradeço demais ao corpo legislativo, a todas as associações, à Infraero e à ANAC, mas acho que agora chegou a hora de a gente aproveitar esse movimento de todos, é chegada a hora de a gente ter uma contrapartida devida para a nossa área, já tão afetada.

Era isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado, Guilherme.

Passo a palavra ao proponente, Vereador Donato, não sem antes cumprimentá-lo pela oportunidade que V.Exa. nos deu de construir um diálogo dessa qualidade, tanto com os participantes da Prefeitura, como com o dos entes federais, com os da Infraero e com os das representações de bairros. Eu acredito que só vamos conseguir construir, dialogando. O Vereador Nomura citou agora há pouco a dificuldade de informação. Quando alguém não fala o que está fazendo, alguém conta o que ele não está fazendo.

Então, hoje, foi um belo exemplo de como as audiências públicas, mesmo que virtuais, podem construir caminhos de convergência.

Quero cumprimentar todos os que participaram. Foram muito felizes nas colocações. Passo a palavra ao Vereador Donato que nos proporcionou essa oportunidade hoje.

O SR. ANTONIO DONATO - Obrigado, Presidente. Queria cumprimentá-lo. V.Exa. foi muito acolhedor desde o início, quando eu propus a audiência pública, sabia da relevância do tema, conhecia o tema. V.Exa. e o Vereador Nomura, efetivamente, contribuíram muito no debate e sua condução também permitiu que fosse uma audiência pública não engessada, mas fosse uma audiência pública de diálogo, esclarecimento de dúvidas e informações.

Acredito que o diálogo foi estabelecido. Evidentemente, não estão esgotadas todas as questões, mas tenho certeza de que esta Comissão de Política Urbana pode continuar contribuindo para avançar esse debate.

Existe o debate da concessão, independente do que cada um acha do processo de concessão. Como foi dito aqui, tem as audiências públicas e espero que a contribuição nesses espaços também ajude a avançar no modelo, caso venha a ser implantado, seja um modelo adequado.

Então, queria agradecer a participação de todos, das associações em especial que nos procuraram, agradecer a representação da Secretaria de Licenciamento, do Verde e Meio Ambiente, da Infraero, da ANAC, da Aeronáutica, enfim, a todos que participaram desta audiência.

Muito obrigado, Sr. Presidente. Parabéns pela condução.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Obrigado, Vereador Donato.

Antes de passar aos convidados do nível Federal fazerem o encerramento, ficou faltando, por erro nosso, Nelson Luiz Piva que está reinscrito, da Vila Nova Conceição. Desculpa não o ter chamado.

O SR. NELSON LUIZ PIVA – Gostaria de colocar um fato que foi colocado pelo Sr. Márcio e pelo Sr. Lucas com relação a lateral.

Perdoem-me, sou leigo, mas discordo frontalmente do que foi colocado pelos senhores. Vou explicar o porquê. Em abril de 2007, o hangar da Aviação Civil saiu voando do aeroporto e veio cair em cima de nossas casas, ou seja, um terrível vento lateral jogou o telhado do hangar em cima de nossas casas. Se na ocasião esse vento lateral pegasse uma aeronave, ele não viria também? O que iria fazer um aileron ou um profundor? Iria conseguir controlar esse avião para ele não sair da pista? Esse é um caso.

Outro caso que eu gostaria de expor também é com aquele avião da TAM que caiu na Avenida 23 de Maio. Quando ele bate no solo, se ele veio meio desgovernado, ele faz um flouque, ele passa por cima do EMAS e nada vai resolver. Em outras palavras, eu gostaria de colocar que eu aceito todas as seguranças que estão sendo colocadas, mas nunca podemos esquecer que não existe segurança absoluta. Toda e qualquer segurança é relativa. Evidentemente, e neste caso estamos nos aprimorando para ter um menor desgaste, o menor acidente, mas, infelizmente, continuamos tendo risco porque não existe uma segurança absoluta, sempre relativa.

Era isso que eu queria colocar. Muito agradecido pela atenção.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Obrigado, vou deixar a resposta para o encerramento.

Para encerrar, vou convidar o Sr. Lucas para que faça uma consideração final.

O SR. LUCAS BERNARDINO TRAVAGIN – Sr. Presidente, obrigado e a todos pelas contribuições.

Se me permitem, só previamente responder as questões do Sr. Guilherme e do último senhor. A dotação de EMAS não representa, sob hipótese alguma, ampliação da pista de pouso e decolagem. É importante que isso fique muito claro. Trata-se de uma área de segurança que não será utilizada para operação. Ela será utilizada apenas em caso de um incidente, um acidente. Não representa, sob hipótese alguma, ampliação da pista de pouso e decolagem que vai ficar exatamente com o comprimento que tem hoje, que são 1.940 metros, é o que tem a pista principal do Aeroporto de Congonhas hoje.

Com relação à última colocação da segurança, de fato o risco é intrínseco à aviação. Enquanto houver aviação, vai haver risco associado e nós trabalhamos incansavelmente aqui, na Agência, com os operadores aeroportuários – neste caso, a Infraero -, para buscar da melhor maneira possível mitigar esse risco, conforme possibilidades.

Hoje, o Aeroporto de Congonhas não só tem as suas questões de infraestrutura, como ele tem uma série de restrições operacionais impostas às empresas aéreas, por parte da ANAC. Então, a empresa aérea, para operar em Congonhas, ela não precisa cumprir com as mesmas regras que cumpre nos outros aeroportos. São muitas regras adicionais: treinamento específico de piloto; a aproximação, se não for estabilizada, não pode pousar. Enfim, operação apenas para o comandante da aeronave. Todas essas restrições são impostas à empresa aérea que deseja operar em Congonhas. E o conjunto dessas ações, nós buscamos mitigar da melhor maneira possível os riscos associados à operação. É evidente que sempre há margem para melhorias.

Mas, de todo modo, agradeço o convite, a oportunidade de explicar o que vem sendo feito, o trabalho que vem sendo feito junto ao operador do aeroporto para o incremento da segurança das operações e nos colocamos, aqui, à disposição para qualquer outra oportunidade como esta.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Muito obrigado, Lucas.

Com a palavra, Major Roberto, para o encerramento.

O SR. ROBERTO – Sr. Presidente, gostaria também de agradecer em nome do

Comando da Aeronáutica a oportunidade de esclarecermos alguns aspectos da nossa Operação do Aeroporto de Congonhas, e reforçar que seguimos à disposição, também, para trabalharmos juntos nesse processo. Nós também somos parte bem interessada, não só como usuários, como participantes diretos, mas também como cidadãos da Cidade. Vivemos no entorno, então estamos também interessados nesse processo. E nos colocamos à disposição para qualquer esclarecimento adicional que seja necessário ou que algum participante ou que algum outro membro da sociedade civil resolver nos encaminhar.

Obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Muito obrigado, Major Roberto.

E, para o encerramento, Sr. João Márcio Jordão, da Infraero.

O SR. JOÃO MÁRCIO JORDÃO – Presidente, demais Vereadores, colegas, moradores do bairro, representantes que participaram, obrigado pela oportunidade do diálogo. Reforçar que a Infraero sempre estará aberta ao diálogo. Temos uma convivência muito boa. Se no passado não foi assim, hoje esse canal está aberto. Então, dizer que nós estamos aqui de portas abertas. Gostaria somente de ratificar um pouquinho o que o Lucas disse aqui. Nós sempre buscamos, cada vez mais, mitigar os riscos. Como o próprio Dr. Nelson mencionou, não conseguimos zerar, mas conseguimos, sim, mitigar, e a cada evento que possa vir a ocorrer ou tiver algum indício de ocorrência, nós vamos buscar sempre mitigar. E ao Guilherme, também reforçar, Guilherme, essa área, é como o Lucas também mencionou, a aeronave sequer pode passar em cima, nem para fazer o giro para decolar, porque ao ela entrar, ela afunda. Então, é uma área que não tem capacidade de suporte para aeronave. Então, até para tranquilizá-lo, se é possível fazer um voo para o Panamá, pode ser possível pelas condições do tamanho atual da pista, não por questões de ampliar o EMAS.

Então, agradeço. Acho que foi bastante construtiva a colocação de vocês, porque nem sempre nós também conseguimos expor para a sociedade o que nós estamos fazendo. Mas tenham a certeza de que nós sempre buscaremos a boa convivência e ampliar, cada vez mais, a segurança desse aeroporto, que é um dos principais equipamentos desta cidade.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Muito obrigado.

Não havendo mais inscritos, não havendo mais oradores, eu quero agradecer a todos os senhores que participaram. Duas horas de trabalho, mas, com certeza absoluta, saímos daqui maiores do que entramos e com certeza com muita mais convergência, muito mais entendimento do assunto.

Obrigado, Vereador Donato, por sua atitude, pelo requerimento que nos trouxe até aqui.

Tenham todos uma boa tarde e muito obrigado, em nome da Câmara Municipal de São Paulo.

Estão encerrados os nossos trabalhos.
