



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO
PARTICIPATIVA**

PRESIDENTE: SANDRA TADEU

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DATA: 15 DE JUNHO DE 2022

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Declaro aberto os trabalhos da 10ª Audiência Pública de 2022 que a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa realiza hoje, 15 de junho de 2022. Essa audiência pública foi convocada para debater a Concessão do Aeroporto de Congonhas, conforme o Requerimento CCJ 15/2022, de autoria da Vereadora Sandra Tadeu, aprovado em reunião ordinária da Comissão em 08 de junho.

Informo que essa audiência pública está sendo transmitida no *site* e no canal do YouTube da Câmara Municipal de São Paulo e que a realização da mesma vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade* desde 10 de junho.

As inscrições para participação do público ficaram abertas no *site* da Câmara Municipal de São Paulo desde 10 de junho, devendo os inscritos pelo site participar pela plataforma *on-line*, conforme o link enviado por e-mail. O público presente que desejar se manifestar deve se inscrever com a secretaria da Comissão. Cada inscrito terá três minutos para se manifestar.

Foram convidados para essa audiência os Srs. e as Sras.: Eduardo de Castro, Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente; Marcos Duque Gadelho, Secretário Municipal de Urbanismo e Licenciamento, representado pelo Sr. José Armênio de Brito Cruz, Secretário Adjunto; Ricardo Teixeira, Secretário Municipal de Mobilidade e Trânsito, representado pelos Srs. Alexandre Francisco Trunkl, Secretário Adjunto e pelo engenheiro Carlos Eduardo Silva Diethelm, Gerente de Estudos Especiais do Impacto do Sistema Viário, CET e GEE; Mario Luiz Sarrubbo, Procurador-Geral de Justiça de São Paulo; Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC, representado pelo Sr. Adriano Miranda, Superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos; e Ronei Saggiaro Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil.

Gostaria de agradecer a presença de todos. Farei um resumo da nossa preocupação e do porquê dessa audiência pública.

O desenvolvimento do aeroporto de Congonhas se relaciona diretamente com o desenvolvimento social e econômico do município de São Paulo. A modelagem da sétima rodada

aumentará o tráfego aéreo de Congonhas de 32 para 44 movimentos por hora das linhas aéreas. Isso será possível pela retirada da aviação geral - aviões executivos e corporativos -, significando um aumento de 22 milhões de passageiros - base de 2019 - para 30 milhões em 2027 e 34 milhões em 2031.

Os reflexos serão - e são os que vamos questionar aqui -: primeiro, o aumento da poluição ambiental e sonora, com graves prejuízos à saúde e à qualidade de vida dos moradores; segundo, o impacto sobre a mobilidade urbana, em razão da sobrecarga das vias que servem a região e os impactos ao meio ambiente; os moradores que nos procuraram temem a desvalorização dos seus imóveis e o aumento de riscos de acidentes.

A retirada da aviação geral, que será impedida de operar em Congonhas, prejudicará a conectividade aérea e a infraestrutura aeroportuária do Estado de São Paulo. Hoje, as linhas aéreas atendem 36 localidades, enquanto a aviação geral atende 350 localidades no País.

A partir desse resumo que começamos a coletar, através da Imprensa toda, pelos jornais, é que gostaríamos de fazer esse debate na Câmara Municipal. Por que o que temos visto ultimamente? Primeiro, as pessoas fazem o impacto, ou seja, acontecem as coisas e, depois, na Câmara, temos de reparar alguns prejuízos. Por isso, ficamos nas discussões do que se deixou de perceber.

Por essa razão quis convocar essa audiência pública para que possamos, realmente, discutir, se antes dessa concessão já foram estudados esses impactos. É esse o nosso direcionamento para que possamos conversar com as partes e termos uma ideia do que acontecerá com essa concessão.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Vamos ver, na sequência, os convidados. Vamos chamar primeiro o Sr. Ronei Saggioro, se encontra? (Pausa)

Obrigada, Sr. Ronei, tem a palavra por dez a quinze minutos para nos fazer explanação do que será e do que vai acontecer com essa concessão do aeroporto de Congonhas. Meu muito obrigada por sua presença.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Obrigado, Vereadora Sandra Tadeu.

Quero cumprimentar, em nome do Ministro da Infraestrutura a Câmara de Vereadores da cidade de São Paulo, por meio do seu Presidente Vereador Milton Leite e também da Vereadora Sandra Santana, Presidente da CCJ. Em especial, cumprimentar a Vereadora Sandra Tadeu, autoria do citado requerimento. Trago aqui um grande abraço do Ministro Marcelo Sampaio, nosso Ministro da Infraestrutura.

Agradeço a possibilidade muito importante para nós, do Ministério da Infraestrutura, de falar de um assunto tão relevante para a cidade de São Paulo, para o Estado de São Paulo e também para o país.

Temos nossa sétima rodada de concessão aeroportuária que está para acontecer, agora, com leilão marcado para o 18 de agosto, para os próximos meses. Essa já é a sétima rodada, nós já fizemos seis, sendo que a última foi no ano passado, em 2021, bem no meio da pandemia. Já temos 44 aeroportos concedidos, no Brasil, pelo Governo Federal. Estou vendo aqui presente o representante da ANAC, o Adriano Miranda, a quem cumprimento. Aliás, cumprimento todos os companheiros do debate, Ministério Público Estadual também presente. É um prazer e uma honra estar aqui, com os senhores.

Hoje o fato, então, é a nossa sétima rodada e já é um modelo bastante robusto, bastante consolidado, que tem mais de dez anos de aplicação. A cada rodada que fazemos, vamos aprimorando essa modelagem e os estudos. Chegamos a essa sétima rodada, portanto, que tem 15 aeroportos no Brasil inteiro, dentre eles, dois na cidade de São Paulo, o aeroporto de Congonhas, um dos principais aeroportos do País - o mais estratégico para a malha aérea nacional -; e o aeroporto do Campo de Marte, importante aeroporto da aviação executiva.

Semana passada, tivemos uma audiência com um tema muito parecido com esse, na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Estive lá presencialmente e o debate foi realmente profícuo, muito bom, conseguimos avançar em alguns pontos importantes, nessa audiência junto à Alesp.

E, agora, temos mais essa oportunidade de debater esse assunto, lembrando que o

mesmo já foi objeto de audiências públicas realizadas no final do ano passado pela Agência Nacional de Aviação Civil - acho que o Adriano deve comentar com relação a isso -, quando foram feitas algumas audiências e também uma consulta pública bastante ampla, acho que ficou aberta por 45 a 60 dias essa consulta pública e, agora, estamos aqui na Câmara de Vereadores de São Paulo.

Esta sétima rodada, como eu já comentei, tem leilão previsto para o dia 18 de agosto e contratará 73 bilhões de investimentos nos 15 aeroportos, que estão divididos em três blocos. O Aeroporto de Congonhas é líder de um dos blocos, com mais dez aeroportos regionais, incluindo aeroportos no interior de Minas Gerais, em Mato Grosso e no Estado do Pará. Há também o bloco da aviação executiva, que tem Campo de Marte e Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, como os dois aeroportos desse bloco, voltados para a aviação geral e executiva de aviões e helicópteros. E há ainda o bloco na região Norte, liderado pelo Aeroporto de Belém e o Aeroporto de Macapá.

Nesta audiência, logicamente nós vamos focar as nossas explicações e explanações acerca dos dois aeroportos localizados na cidade de São Paulo, que são Congonhas e Campo de Marte. Congonhas vai receber 3,3 bilhões em investimentos, um investimento muito robusto, e Campo de Marte vai receber cerca de 330 milhões em investimentos. Todos os investimentos com foco muito claro na segurança, na melhoria da qualidade dos serviços prestados pelos aeroportos em termos de segurança, conforto para os passageiros, harmonização com a cidade e seu entorno, já que estão localizados no centro da grande metrópole que é São Paulo. Não são os únicos no mundo; há vários no mundo que têm essa característica, como o Aeroporto LaGuardia, em Nova Iorque, o Aeroporto de London City, em Londres, o Aeroporto Aeroparque, em Buenos Aires, o Aeroporto Nacional Ronald Reagan, em Washington, dentre outros mais que estão bem localizados em regiões centrais mundo afora. São aeroportos que têm o desafio de conviver harmonicamente entre a cidade e o aeroporto.

É claro que onde há aeroporto, há avião; onde há avião, há ruído e queima de combustível, fluxo de passageiros chegando e saindo. Tudo isso carrega uma complexidade

muito grande de harmonização com as cidades, mas tudo isso foi profundamente estudado, profundamente debatido ao longo desta rodada, que já vem amadurecendo há quatro anos os primeiros estudos que tiveram início em 2018 e que teve sua realização anunciada para 2022 ainda em 2019, já no Governo Bolsonaro. Houve uma pandemia no meio do caminho, mas isso não atrapalhou os planos, e nós estamos conseguindo fazer agora esta rodada. Portanto, esta é uma rodada bastante madura, discutida, debatida.

Como eu já falei, senhoras e senhores, o foco é total na segurança das operações e na Certificação Operacional desses aeroportos. Tanto Congonhas como Campo de Marte vão receber esses investimentos e passarão por um processo de plena Certificação Operacional das suas atividades, que apresenta componentes importantes de segurança, de conforto e de impacto ambiental e urbanístico. No caso do Aeroporto de Congonhas, as obras referentes à melhoria de conforto e especialmente de segurança já estão sendo realizadas; começaram ainda na gestão da Infraero, que é a nossa gestora pública, uma empresa pública do Governo Federal que administra hoje esses dois aeroportos, mas que deixará essa administração para a iniciativa privada, um contrato de 30 anos que terá todas essas amarras legais e regulatórias para esses investimentos.

A Infraero já está fazendo obras importantes. Uma delas, eu acho que todos os moradores e os paulistanos estão vendo acontecer, uma estrutura que está sendo instalada nas cabeceiras da pista principal, chamada de EMAS – Engineered Material Arresting System, um sistema de segurança ultramoderno, inédito na América Latina, sendo Congonhas o primeiro aeroporto a recebê-lo, um concreto poroso capaz de segurar um avião caso haja um evento, um incidente de excursão de pista longitudinal, como o que já aconteceu no passado em Congonhas, um acidente dramático envolvendo um avião da TAM, na época, que passou pela pista sem que houvesse esse sistema em sua cabeceira para segurar a aeronave. Se esse sistema já estivesse instalado naquele momento, o desfecho seria outro.

Agora isso está sendo feito, e o investimento da Infraero somente nas cabeceiras desses dois aeroportos somam 122 milhões de reais, sendo esse o início, juntamente com outras

obras de menor porte que estão sendo realizadas, do processo de certificação, ao qual será dado continuidade pelo concessionário da iniciativa privada, que começará já fazendo esses investimentos para completar a Certificação Operacional desses aeroportos.

Diante desse processo, dessa modelagem, eu costumo dizer – e já falei isso na semana passada na Assembleia Legislativa – que Congonhas será, sem dúvida alguma, referência mundial para o convívio harmônico entre a cidade e o aeroporto, porque ele vai receber todos esses investimentos, que terão foco na segurança, no conforto e nas questões ambientais e urbanísticas, fazendo dele um aeroporto muito melhor do que é hoje. Hoje Congonhas opera com níveis de segurança satisfatórios, mas o aeroporto não é plenamente certificado e não atende todos os requisitos internacionais prescritos pela Organização da Aviação Civil Internacional. Ele opera, obviamente, com segurança, com mitigadores de risco, com acordos operacionais e em momento algum se fala que Congonhas não é seguro; muito pelo contrário, Congonhas tem níveis altíssimos de segurança operacional hoje. Porém, esses índices serão ainda maiores com a sua certificação plena, com a certificação completa.

Um ponto que muito se discutiu na Alesp na semana passada foi a questão da presença da aviação geral no Aeroporto de Congonhas. Nós sabemos que a aviação geral, que é a aviação executiva, os aviões de pequeno porte, os jatos executivos e os helicópteros, utilizam muito o Aeroporto de Congonhas pela sua localização, por ser um aeroporto central, bem próximo aos grandes polos de atividade econômica do país. Eu costumo dizer que o PIB do Brasil passa por Congonhas, seja pela aviação comercial, seja pela aviação executiva ou aviação geral. Então, em hipótese alguma, a aviação executiva e a aviação geral serão expulsas de Congonhas; muito pelo contrário, a presença da aviação geral lá está garantida, está preservada. Existe uma nova metodologia, trazida por esse edital e por esse contrato que mudará um pouco a lógica da aviação geral no Aeroporto de Congonhas, mas não haverá em nenhum momento, e nunca houve, a intenção de expulsão da aviação geral e da aviação executiva, até porque nós reconhecemos a sua importância e sabemos que os grandes empresários se valem desse tipo de transporte. Para cada avião que transporta um ou dois empresários, está-se transportando

junto boa parte do PIB do país e boa parte dos empregos que são gerados aqui no nosso país.

Por isso, nós temos, de fato, um reconhecimento muito grande pelo trabalho da aviação geral, que conecta o nosso país aos mais longínquos pontos deste país que é continental, e daí a necessidade de nós cobrirmos todos os pontos, Norte e Sul, Leste e Oeste. Congonhas continuará servindo, sim, a esse tipo de aviação, mas também continuará servindo, claro, com certeza, à aviação comercial, que é a aviação que transporta milhões de pessoas Brasil a fora e que traz atividade econômica, PIB e desenvolvimento para o nosso país.

Com relação à aviação comercial, o que nós identificamos é uma tendência de melhoria da qualidade da aviação que opera hoje em Congonhas. Há uma tendência muito forte, com essa concessão, de Congonhas receber aeronaves de nova geração, motores de nova geração que fazem menos ruídos, que emitem menos poluição, que consomem menos combustíveis e que promovem uma convivência mais harmônica entre a cidade e o aeroporto.

Existem vários temas que nós vamos discutir nesta reunião relativos a ruídos aeronáuticos e à queima de combustível e que estão muito relacionados à atividade do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, que é um órgão ligado ao Comando da Aeronáutica, Ministério da Defesa. Por isso, seria importante também a participação do Decea para essas discussões, porque o aeroporto só consegue responder pelos aviões depois que estão aterrissados ou prestes a decolar; uma vez decolados ou voando, aí, sim, já é uma questão de tráfego aéreo.

Como São Paulo recentemente passou por uma revisão do seu terminal aéreo, de revisão de procedimentos de tráfego aéreo em cima da capital São Paulo, isso acabou alterando um pouco as dinâmicas de ruído que havia historicamente no Aeroporto de Congonhas e, com essas alterações, algumas regiões ficaram prejudicadas e em outras houve melhoria; ou seja, houve um rebalanceamento do ruído e, logicamente, algumas pessoas que não gostaram e outras gostaram, já que houve uma melhoria e pioria da qualidade de vida nessas regiões.

Essa, então, é uma discussão que tem muito a ver com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo, e eu sugiro à Câmara de Vereadores de São Paulo que faça futuramente uma

discussão sobre navegação aérea, de tráfego aéreo com esse órgão, que tem uma unidade muito importante chamada CRCEA, exclusiva para atendimento da capital de São Paulo diante da complexidade da Cidade, que tem hoje a segunda maior frota de aeronaves e helicópteros do mundo, perdendo somente para a cidade de Nova Iorque. Portanto, essa é uma discussão muito importante.

Quando eu falo da questão de harmonia entre a cidade e o aeroporto, muitos podem se questionar o aumento de tráfego que pode haver, e haverá, sim, ao longo desse processo de certificação plena do aeroporto, um incremento do tráfego aéreo, e é natural que isso aconteça. Congonhas hoje tem uma Declaração de Capacidade já bastante defasada, com algumas décadas de defasagem, resultado de um trabalho bastante conservador da época em que houve o acidente da TAM, nos idos de 2007. De fato, essa Declaração de Capacidade não tem base científica e foi feita à época a partir de um clamor muito grande da sociedade, que estava muito abalada com o acidente, e é bastante limitada e conservadora e com bases não científicas, mas que vigora até hoje.

Nós estudamos essa questão juntamente com o Decea, com a Infraero, com a ANAC e com os consultores que participaram desses estudos de viabilidade e constatamos que Congonhas tem, sim, capacidade de aumentar a sua movimentação horária, passando de 32, 33 movimentos por hora da aviação comercial, de mais seis movimentos da aviação executiva, que é o que se tem hoje, passando para 44 movimentos para a aviação comercial, e a aviação executiva operando dentro dos chamados (falha na transmissão)... porção daqueles slots, que vêm do que chamamos de fatoração.

Nós temos uma declaração de capacidade máxima para o Aeroporto de Congonhas, sendo que a aviação comercial vai utilizar apenas 80% dessa declaração, sendo os outros 20% destinados às operações da aviação executiva, que não é aviação comercial, por meio da utilização dos chamados slots de oportunidade. Logicamente, essa é uma nova dinâmica; se bem que os slots de oportunidade já eram muito utilizados em Congonhas, além dos seis slots que a aviação executiva tem, e nós sabemos que a aviação executiva e a geral também utilizam

bastante esses slots chamados de oportunidade.

Então, na verdade, haverá um aumento relativo de movimentação nesse aeroporto, mas virá juntamente com investimentos robustos em segurança e com investimentos robustos em certificação, o que permitirá que o aeroporto consiga prestar um melhor serviço para a sociedade. É claro que existe um quesito importante: os impactos de vizinhança, que são os impactos urbanísticos causados pelo aumento de tráfego, mas é importante dividirmos um pouco o problema. Quando falamos de aumento de capacidade, lembremos o histórico de Congonhas, que, no seu auge recente, em 2019, processou quase 23 milhões de passageiros, mais especificamente 2,7 milhões de passageiros por ano.

Agora, de acordo com os nossos estudos, o número tende a crescer, após feitos todos os investimentos e toda Certificação Operacional para 29 milhões de passageiros. Isso não quer dizer que serão seis milhões de passageiros a mais que irão impactar as vias públicas daquela região, já que boa parte desses passageiros vêm provenientes de voos de conexão, que conectam uma cidade “A” para uma cidade “B” por meio de São Paulo. O mercado funciona dessa maneira, ainda mais agora que nós abrimos a possibilidade de Congonhas ser um aeroporto internacional. Isso já está em processo de realização, e o primeiro passo para isso é a internacionalização do Aeroporto de Congonhas para a aviação executiva. Inclusive já temos um terminal da aviação executiva pronto, construído em parceria com a Associação Brasileira da Aviação Geral, com os últimos preparativos sendo finalizados para a realização de voos internacionais; num primeiro momento para a aviação executiva e, num segundo, após a Certificação Operacional, também para voos comerciais.

Isso tudo vai abrir infinitas possibilidades de negócios, turismo e atividade econômica para a cidade de São Paulo, que poderá ter, por exemplo, a chamada ponte aérea do Mercosul ou do Cone Sul, que são os voos entre Congonhas e o Aeroparque, o aeroporto central em Buenos Aires, localizado no Bairro Palermo, muito próximo ao centro de Buenos Aires. Então, em breve, o brasileiro terá a oportunidade de embarcar em Congonhas e desembarcar no Aeroparque, podendo fazer um turismo de final de semana na cidade de Buenos Aires; como

também terão os argentinos a oportunidade de embarcar em São Paulo no sábado de manhã para ir aos bons restaurantes de São Paulo, aproveitar a aquecida vida cultural daqui e desembarcar em Buenos Aires no domingo. Teremos, então, a possibilidade de uma ponte aérea internacional com Buenos Aires, assim como poderemos ter com Santiago do Chile, com Bogotá, com Lima e, eventualmente, até com o Panamá.

É muito importante esse tipo de atividade para São Paulo. Claro que nós ainda não falamos em rotas internacionais de longo curso para a Europa e os Estados Unidos, porque as aeronaves, de fato, não têm capacidade para isso, e o Aeroporto de Congonhas tem limitações estruturais, um sítio aeroportuário limitado. Então, não há como se falar, pelo menos com a tecnologia que nós temos hoje, em rotas de longo curso, mas as mesmas aeronaves que hoje voam para Porto Alegre, para Recife, para Fortaleza, elas têm condições de chegar e alcançar mercados internacionais, notadamente na América Latina, como é o caso de Buenos Aires, Santiago do Chile *etc.* Isso trará negócios, atividade econômica, mas tudo com muita segurança.

Por questões de mercado, a tendência é que em Congonhas sejam concentradas, como eu já comentei, aeronaves de nova geração, com motores novos, menos ruidosos; alguns dos motores chegarão a fazer 40% menos ruído do que os tradicionais, os que, até então, são utilizados na aviação. Os da família Airbus, por exemplo, como a neo, a família MAX, da Boeing, e a E2, da Embraer, de fato, trazem uma melhoria de qualidade muito grande em termos de ruído e em termos de consumo de combustível; ou seja, gastam, queimam menos combustível e conseguem trazer esse conceito de meio ambiente, de convívio harmônico com a cidade.

Do lado da parte de mobilidade urbana, como eu já comentei, uma boa parte desses seis milhões de passageiros a mais por ano será absorvida pelas questões das conectividades, das conexões desses voos domésticos, internacionais e, eventualmente, até domésticos com outras rotas domésticas, sendo que uma parte vem, sim, da capital São Paulo, origem-destino capital São Paulo, que, é claro, também terá participação nesse processo, e é muito importante que ele conte com a participação da Câmara de Vereadores e especialmente da Prefeitura de São Paulo e do Governo do Estado, porque há as questões que envolvem a CPTM, que

envolvem o Metrô. Nós sabemos da obra da Linha 17-Ouro do Metrô, que tem um ramal que chega até Congonhas, que vai ser fundamental para esta discussão, para desafogar um pouco desse tráfego. Nós temos uma ligação sobre trilho, o monotrilho, ligando até o Aeroporto de Congonhas e também outras obras de mobilidade urbana que podem acontecer e certamente acontecerão. Nós temos de lembrar que há um Fundo Nacional de Aviação Civil, que é administrado aqui pela Secretaria Nacional de Aviação Civil e esse recurso pode ser utilizado para investimentos em aeroportos no Interior do Brasil, no Interior do Estado de São Paulo e também pode ser utilizado para investimentos em programas estruturantes de mobilidade urbana. Então, já coloco aqui à disposição da cidade de São Paulo, do Estado de São Paulo, da CPTM e das demais empresas públicas estaduais e municipais esse Fundo Nacional de Aviação Civil, que certamente será bastante capitalizado agora com essa sétima rodada de concessão para que possamos desenvolver, além da linha 17 do Metrô, Linha Ouro, outras soluções de mobilidade urbana para podermos melhorar, otimizar esse aeroporto. O que nós não podemos deixar de fazer é viabilizar esse investimento tão estruturante para a Capital de São Paulo, tão estruturante para o Estado de São Paulo e tão estruturante para o Brasil. De fato, aqui nós temos atividade econômica na veia, temos geração de emprego na veia, melhoria da qualidade de vida das pessoas, harmonização com a Cidade. Então, de fato, essa rodada de concessão nós estamos muito entusiasmados, muito seguros de que será um ganha-ganha: todos ganharão com essa rodada de concessão e temos de dar as mãos, trabalhar juntos para viabilizá-la o mais rápido possível para que possamos ter esses investimentos materializados e realizados no Aeroporto de Congonhas.

Com essas palavras iniciais, peço já desculpas por ter passado um pouquinho do meu tempo, mas era necessário fazer essa contextualização inicial para que possamos abrir, obviamente, para ouvir a sociedade e debater esses pontos tão importantes para a sociedade brasileira.

Então, muito obrigado, Vereadora Sandra. Estamos à disposição para o nosso debate.

Um bom dia a todos.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Muito obrigada.

Eu vou chamar mais três convidados e depois passaremos para as perguntas. E já vou abrir para o público também.

Tem a palavra o Sr. Adriano Miranda, Superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos, e que está representando, neste ato, o Sr. Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

O SR. ADRIANO MIRANDA – Boa tarde a todos, Vereadora Sandra, Secretário Ronei e a todos os presentes.

Em primeiro lugar, falo em nome do Diretor-Presidente Juliano Noman, que pediu para trazer a todos os cumprimentos da ANAC. Infelizmente, ele tinha outro compromisso agendado e não pode comparecer e me pediu para que transmitisse o seu pedido de desculpas.

Vereadora, é uma honra estar perante a esta Casa. Sou paulistano, embora já viva há 15 anos em Brasília. Como paulistano que mora fora, sou usuário do Aeroporto de Congonhas com muita frequência e venho aqui com muita felicidade falar deste tema.

Como o Secretário Ronei trouxe aqui, é uma reta final de um programa de sucesso, que já vem desde 2011 e que atraiu muitos investimentos para os aeroportos pelo Brasil e agregou muita qualidade para o usuário. Além de trazer segurança, que é um valor inafastável, nós buscamos trazer qualidade na prestação de serviço para o usuário. Se acompanharmos as pesquisas de satisfação dos aeroportos que foram objeto do programa de concessão, nós veremos que a satisfação é crescente, e nós temos certeza de que o mesmo acontecerá com o Aeroporto de Congonhas para o público de São Paulo.

Eu acho que não serão necessários os 15 minutos por dois motivos. Primeiro, o Secretário Ronei já avançou. Então, vamos tentar preservar o tempo. E segundo, é uma tarefa ingrata falar depois do Secretário, porque ele consegue esgotar o tema melhor do que ninguém.

Enfim, me coloco à disposição para quaisquer dúvidas e acho que já podemos passar para os questionamentos dos senhores.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Tem a palavra o Sr. José Armênio de Brito Cruz, Secretário-Adjunto da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento.

O SR. JOSÉ ARMÊNIO DE BRITO CRUZ – Bom dia a todos.

Obrigado, Vereadora Sandra, pelo convite.

Eu ouvi com bastante atenção a apresentação do Secretário Ronei e também do Adriano.

Eu estou presente aqui como Secretário-Adjunto de Urbanismo e Licenciamento para colocar alguns parâmetros que, como o Secretário Ronei falou, o Aeroporto está na cidade. Ele usou a palavra harmonia, que deve conviver em harmonia com a cidade. Eu diria que ele tem razão, que tem de conviver com harmonia. E essa harmonia é resultado de uma interação planejada do Aeroporto com a cidade. Ou seja, o território onde está o Aeroporto é o território da cidade. A perspectiva, colocada por ele, de inovações tecnológicas e de implementação de uso e de público, é muito positiva para a cidade. Nós temos de olhar a perspectiva da cidade e para a Cidade interessa um aeroporto como o de Congonhas, como interessa para o Aeroporto de Congonhas uma cidade bem estruturada ali em volta, porque também um aeroporto em que não dá para chegar fica ruim para o aeroporto também.

Então, nós temos aqui, na cidade de São Paulo... Eu acho que o Adriano falou que é de São Paulo. Não sei se o Ronei também é daqui. Nós temos um arcabouço legal e um plano de regulamentação, que a operadora deve conhecer, que é o nosso Plano Diretor e a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, que regem o desenvolvimento da Cidade. Elas não regem o aeroporto, obviamente e, aí, a primeira questão que eu vou colocar: os aeroportos, assim como em outras áreas na Cidade, são considerados, por nossa lei de zoneamento, e classificados por nosso Plano Diretor como ZOE – Zona de Ocupação Especial. Ou seja, ela não tem um regramento previsto. Ela tem um regramento a partir do desenvolvimento do que nós chamamos de Projeto de Intervenção Urbana, que pode estabelecer um regramento para lá, feito de maneira aberta, inclusive com os concessionários e os proprietários das áreas e tal, como

aconteceu no Ibirapuera, como acontece na Cidade Universitária. São áreas especiais da Cidade que demandam regramento de uso e ocupação especial.

A Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento foi motivada pela Infraero, por volta de um ano atrás, para apresentar elementos para o desenvolvimento de um plano específico de zoneamento de ruído aeroportuário, tanto para o Aeroporto de Congonhas como para o Aeroporto de Guarulhos. E isso foi feito. Nós temos um trabalho bastante detalhado, desenvolvido aqui. Acho que ainda não foi entregue à Infraero, porque as dinâmicas dos entes são diversas. Mas esse trabalho já foi concluído e apresentado para a Secretaria de Governo e acho que está em sua última formatação.

Ele não interfere, de maneira alguma, negativamente na iniciativa da concessão do Aeroporto, mas, na verdade, ele chama a atenção de pontos que são importantes. Quer dizer, na hora em que a Infraero desenvolveu esse plano específico de zoneamento e ruído aeroportuário foi justamente pela inserção e essa busca da interação harmoniosa do Aeroporto na Cidade, sob o ponto de vista do ruído. Sob o ponto de vista de mobilidade, são outras questões; sob o ponto de vista de segurança, são outras questões que extrapolam o território, ou melhor, extrapolam o terreno do Aeroporto propriamente dito.

Não sei, mas vocês já devem ter visto, assim como o mapa de ruído, o cone de aproximação de um aeroporto interfere na Cidade como um todo. Ou seja, você não pode construir em um lugar que tenha um cone de aproximação com um gabarito que esteja esbarrando no cone de aproximação. Esse prédio tem de estar abaixo do cone. Ou seja, isso já está regrado. Isso tem tanto no Plano Diretor como na Lei de Uso e Ocupação do Solo, que já determinam esse regramento, justamente para viabilizar essa infraestrutura que é importantíssima para a Cidade e para a produção econômica.

É importante observar que o mapa de ruído evolui, porque as tecnologias evoluem. Mas, para isso, nós temos instrumentos. O último EIA/Rima do Aeroporto de Congonhas foi feito em 2008, e qualquer alteração do funcionamento do Aeroporto vai demandar a elaboração e a apresentação, para os órgãos competentes aqui da Prefeitura e para alguns do Estado, de

estudos de impacto de vizinhança e também de aspecto ambiental, no caso, de ruídos. Então, o último EIA/Rima do Aeroporto foi feito em 2008 e nós já estamos em 2022. Certamente com a perspectiva de alteração de funcionamento isso deve motivar ou demandar, por parte dos órgãos competentes, a elaboração de novo plano de estudos de impacto de vizinhança e também estudo de impacto ambiental.

Então, o estudo desenvolvido pela Secretaria, por ordem do Gabinete do Prefeito, já está em conclusão. Acho que dentro de poucos dias ele pode ser liberado. Inclusive, eu estava na reunião em que foi apresentada, ao Secretário de Governo, Rubens Rizek, a discussão. E isso foi aventada, pelo Ronei, essa possibilidade. Isso é uma questão que o Secretário levantou na reunião, quer dizer, essa interação pode demandar investimentos, seja para minimizar impactos ou para viabilização de objetivos de funcionamento e operação do Aeroporto. Isso só para dizer que a coisa, no Aeroporto de Congonhas particularmente, não sinaliza grandes impactos.

Foi feito um levantamento dos imóveis que estão sendo afetados pela maior curva de ruído, e o número é bastante reduzido, não são números que assustam.

Mas, de qualquer maneira, eu acho que a iniciativa da Câmara é importante. O arcabouço legal da Prefeitura é muito positivo, porque alinhado com que o Secretário Ronei falou. Quer dizer, o Aeroporto é infraestrutura da Cidade. A economia da Cidade está ancorada no Aeroporto, e interessa para a Cidade a viabilização desse Aeroporto dentro dos parâmetros mais avançados da tecnologia e da segurança para os seus usuários e também para a Cidade. Como o Ronei falou, certamente o incidente de 2007 não seria igual hoje se tivesse acesso à segurança que hoje nós temos.

Então, eu estou à disposição da Câmara para questão de qualquer um desses estudos. Os técnicos da Secretaria são bastante capacitados para o desenvolvimento desse tipo de abordagem de aproximação. O estudo estará à disposição de vocês logo que seja concluído com a inserção da Secretaria de Governo e liberado pelo Gabinete. E a questão, acho, que é essa. Não existem empecilhos, mas existem questões sobre as quais precisamos nos debruçar.

Mas, pelo que eu ouvi do Adriano e do Ronei, essas são questões a que vocês já estão atentos.

Então, estamos à disposição da Câmara. Esse relatório é de vocês e logo que tenhamos oportunidade, disponibilizaremos a vocês.

Estou à disposição de todos para qualquer dúvida e esclarecimento.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Obrigada.

Só um questionamento. Todos esses grandes investimentos que vão ao redor das cidades, nós só vemos a questão dos milhões e dos lucros, mas, ao mesmo tempo, nós não temos uma calculadora que nos mostre o quanto a Prefeitura gasta com os problemas gerados, por exemplo, pelo Aeroporto, em termos de saúde. Nós não temos isso. O senhor já tem isso contabilizado? Há a questão da mobilidade. Tudo isso nós não levamos na ponta do lápis. Nós só vemos o grande investimento. Nós só observamos o investimento, mas ninguém sabe a conta que pagamos por trás, que é a questão da saúde. Quanto que estamos gastando com a questão dos ruídos? Quanto que estamos gastando com a questão da não mobilidade suficiente? Então, eu acho que é isso que, daqui para frente, temos de observar essas questões.

Eu estou na CPI de um assunto que não tem nada a ver com aeroporto, mas ninguém põe na ponta do lápis o que o município está gastando com o grande investimento de bilhões que aquela indústria está levando ou na questão do que o Aeroporto está fazendo. Isso, ultimamente, tem sido uma preocupação minha e por isso estou fazendo sempre esses questionamentos. Eu acho que vocês não têm esse impacto de quanto nós gastamos, dos cofres públicos, devido a todo esse problema gerado pelo Aeroporto.

Eu acho que nós sempre deveríamos fazer uma correlação entre o grande investimento e o quanto o Município gasta em decorrência desses grandes investimentos.

Eu agradeço a você, mas aguarde mais um pouco para, depois, começarmos a fazer mais algumas perguntas.

Agora vou ouvir o Sr. Alexandre Trunkl, Secretário-Adjunto Municipal de Mobilidade. Obrigada por você ter vindo, Alexandre. Gostaria que você falasse alguma coisa a respeito.

O SR. ALEXANDRE FRANCISCO TRUNKL – Boa tarde, Vereadora.

Trago os cumprimentos do Secretário Ricardo Teixeira que, infelizmente, não pode estar presente.

Boa tarde a todos.

Eu vou fazer um comentário geral: o que nos preocupa substancialmente em relação à Pasta é a questão da mobilidade. Para nós, fundamentalmente, é o quanto esse acréscimo para o fluxo que vai ter o Aeroporto de Congonhas, o quanto vai gerar de viagens ali, justamente para saber... lógico, vai ter de ser expedida também uma certidão de diretrizes, tal, para isso. Mas, sobretudo, como vai se dar esse fluxo e se já têm uma ideia, porque de 23 para 29 milhões de pessoas, mesmo considerando o que o Secretário Ronei falou agora, considerando que boa parte – que a gente precisa ter uma ideia bem próxima do real de quanto seriam as conexões e, também, aquelas que têm como destino São Paulo, assim como aqueles que vão embarcar também, que vai gerar viagem de origem e destino. Isso vai gerar essa questão de mobilidade ali. Hoje, o Aeroporto de Congonhas é lindeiro a um dos maiores eixos nossos. O eixo Norte-Sul para nós é um grande VDM. Então, é bastante complicado.

Eu pediria licença à Vereadora Sandra Tadeu para que o engenheiro Carlos, que também é da área de polos geradores, fizesse algum comentário também a respeito, mais tecnicamente.

O SR. CARLOS EDUARDO SILVA DIETHELM – Boa tarde, Vereadora e presentes.

As considerações são plausíveis à questão da mobilidade, relativas a valores. Comentou-se a questão do fundo federal, mas existe uma prerrogativa junto à Certidão de Diretrizes, de parâmetros financeiros em termos em que o empreendedor se responsabiliza para com o município.

Então, temos uma cobertura legal prevista. Espero que um pouco desse processo que está sendo feito de privatização tenha sido levado em consideração, porque pode ser uma despesa que, com certeza, o município vai colocar como necessidade de utilização desses recursos.

Eu queria colocar a questão mais nesse sentido.

Obrigado, Vereadora.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Infelizmente, não veio ninguém do Ministério Público, porque acho que essas ações – das mais simples àquelas mais complexas – têm que funcionar como força tarefa. Não adianta mandar o fiscal, a Polícia e não sei quem, se nós não estamos todos juntos. Porque, no momento da obra, vem o Ministério Público com alguma ação porque não pode ser feito isso e não pode ser feito aquilo. Então, fica parado por anos, como o monotrilho perto do aeroporto que acho que está desde a época da Copa. Se todos nós não começarmos a fazer reuniões com todas as pessoas em termos de uma força tarefa, daqui a pouco, vamos voltar a brigar sobre o Aeroporto.

Bom, desculpem-me falar, acho que estou ficando até chata, porque toda hora estou criticando. Mas não é só crítica. Como Vereadores, temos que melhorar a qualidade de vida das pessoas. É para isso que fomos eleitos, não para prejudicar, porque são os munícipes que pagam essa conta toda. Somos nós que pagamos através dos impostos arrecadados na cidade.

Temos seis pessoas inscritas. Vou chamar, agora, o Sr. Marcelo Torres, da Associação Viva Paraíso.

O SR. MARCELO TORRES – Boa tarde, Vereadora e senhores presentes.

Eu faço parte em torno de doze associações, que estão unidas para discutir a questão do impacto ambiental e o ruído do entorno do Aeroporto de Congonhas. Então, são doze associações. Eu sou de uma delas, que fica no Paraíso.

Causa-me certa preocupação, Vereadora, com relação ao que foi dito e o que não está transparente nesse processo: harmonizar com a cidade. De que forma? Não está claro em hipótese nenhuma.

O Secretário-Adjunto falou do Aeroporto de Congonhas e de Guarulhos, mas não falou do Campo de Marte, onde também tem que ter um estudo. Quer dizer, não foi levado em consideração. Isso vai impactar na cidade, e ele não falou dessa questão; não falou sobre os estudos nesse aspecto.

Eu sou da teoria do um terço: um terço é a favor – empresários que querem lucrar -, um terço é contra – que somos nós, associações, correspondemos a 1 milhão e meio de pessoas -, e tem um terço dos indiferentes – os quais não serão impactados agora, mas o serão quando houver privatização.

Não somos contra a privatização e o desenvolvimento, mas somos preocupados com o que o entorno vai sofrer com isso.

Então, esse um terço que desconhece vai ser impactado quando começarem a fluir os carros, taxis e usuários nesse processo que vai congestionar a cidade de uma forma impactante e que vai prejudicá-la ainda mais. Além do ruído, quer dizer, os aviões estabeleceram uma rota no Paraíso – a senhora como médica sabe que temos cinco hospitais e duas maternidades. Então, o que acontece, doutora, eles não conhecem a cidade. Eles estão estabelecendo critérios sem saber exatamente como a cidade está constituída. Não se pode buzinar em frente a hospital, e eles estão passando aeronaves naquele trecho da Paulista e fazem a curva em cima do Paraíso.

Não dá para entender essa lógica, essa harmonia que eles querem estabelecer dentro de uma lógica que não existe para nós. Sofremos o problema do gás das aeronaves, do querosene que vai cair e está caindo em cima das nossas cabeças e o ruído impactante que tem tornado a nossa vida extremamente difícil. Futuramente, com a questão de fluxo de veículos e tráfego que vai impactar ainda mais a região.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Obrigada.

A SRA. CRIS MONTEIRO – Vereadora Sandra Tadeu, eu queria dizer que a Vereadora Cris Monteiro está presente desde o começo. Eu não me apresentei.

Muito obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Muito obrigada, Cris. Você quer fazer alguma pergunta, algum questionamento?

A SRA. CRIS MONTEIRO – Eu farei presencial. Estou me dirigindo à Câmara e,

possivelmente, farei presencialmente.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Então, está bom.

Obrigada.

Sr. Paulo Uehara, da Associação de Moradores de Vila Nova Conceição.

O SR. PAULO UEHARA – Boa tarde, Vereadora. Agradeço a oportunidade.

O que a gente percebe é a falta de *time*. A Prefeitura está se organizando agora para ver o que vai acontecer quando o aeroporto estiver funcionando com 44 voos movimentos/hora. No ano passado, o Decea implementou mudanças nos procedimentos de decolagem. Essa implementação acabou espalhando ruído na cidade como um todo.

É isso o que a sociedade civil está querendo buscar: um consenso. E querendo ser ouvida, mas não só ser ouvida. Que nós participemos da construção de soluções.

No dia 26 de maio, em que tivemos uma audiência pública sobre a questão da mudança do nível de dB para 85. Foi oportuna uma apresentação feita por um especialista do impacto do aumento de dB na vida do cidadão. Nós não somos contra a privatização.

O que nós queremos é que a sociedade civil organizada seja ouvida e participe na construção de soluções.

A mudança que o Decea fez no procedimento de decolagem: antigamente, os aviões tinham que percorrer uma certa distância e atingir 3.900 pés para fazer a curva e atingir a aerovia. Agora, se eles conseguirem fazer isso antes, estão fazendo essa curva mais próximo da cabeceira. Há pessoas que se questionam se eles fazem a curva quando atingem 3.900 pés ou fazer a curva, e, no final dela, atingem 3.900 pés? Porque o volume de ruído que se espalhou na cidade tem incomodado muito a população.

Então, quando se fala em harmonização é uma construção trabalhosa, mas é importante que a sociedade civil seja ouvida e participe na construção dessa solução e de convergências. É o que nós pretendemos aqui. O papel das associações de moradores preocupados com ruído aeronáutico que está sendo provocado tem a ver com isso.

Eu fiquei surpreso porque a Secretaria Municipal de Transportes vai se mobilizar

agora para saber o que vai acontecer para, depois, vir apagando incêndio. É o que sempre acontece.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – É o que sempre acontece aqui.

O SR. PAULO UEHARA – Exatamente. Então, eu acho que, quando as associações pediram no TCU o adiamento, a suspensão da concessão, foi exatamente para que pudessem construir consensos e buscar uma solução que, de fato, harmonizasse todas essas questões.

É essa a nossa preocupação, a nossa participação para que sejamos ouvidos e participemos enquanto sociedade civil organizada; que os Vereadores nos ajudem na construção desse consenso para que atenda o interesse de todos da cidade de São Paulo.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Agora, queremos ouvir o Sr. Edwaldo Sarmiento, da Associação dos Moradores do Entorno do Aeroporto de Congonhas.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Vereadora Sandra, pela ordem, só um esclarecimento, se a senhora me autorizar.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Sim, pois não.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – É com relação à fala do Dr. Paulo Uehara. É importante esclarecer a questão de tempos e movimentos desse processo de concessão.

O que nós estamos fazendo agora – publicamos o edital e vamos fazer o leilão dia 18 de agosto – para essa concessão. Uma vez feito o leilão, a transição operacional desse aeroporto, ou seja, a Infraero vai entregar, de fato, as chaves do aeroporto para o novo operador somente no primeiro semestre de 2023. Existe um longo processo de transição que é bastante complexa de ser feita. A Infraero só vai passar o novo operador a efetiva operação do aeroporto a partir do início do ano que vem. A partir daí, abre-se um período de cinco anos que é a chamada fase 1B do contrato de concessão. Geralmente, nós trabalhamos com três anos em algumas rodadas que foi de até dois anos, um ano e meio. Mas, no caso de Congonhas, pela complexidade do empreendimento e do aeroporto, nós demos cinco anos, o prazo para

realização das obras. Porém, de obra, teremos, efetivamente, apenas os dois últimos anos desse período.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Obras no Aeroporto?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – No Aeroporto. Os três primeiros anos desse processo, ou seja, segundo semestre a contar de 2023. Até 2026, o novo concessionário privado que vai chegar nesse aeroporto vai obter todas as licenças ambientais; se necessário, fará a atualização do EIA/Rima, toda a questão do Plano Diretor do Aeroporto, Lei de Uso e Ocupação Solo; Plano de Impacto de Vizinhança; toda a parte de mobilidade urbana.

Então, teremos três anos a contar do segundo semestre de 2023, ou seja, quatro anos a partir de agora para que todos esses estudos sejam realizados. São muitos estudos ambientais, urbanísticos, licenças de todas as naturezas.

Inclusive, foi falada a questão das compensações, certamente, serão exigidas compensações ambientais. Isso foi considerado no nosso estudo de viabilidade; compensações relacionadas à atividade urbana.

Somente depois desse período e exauridas todas as exigências municipais, federais e estaduais, também, coisas do IPHAN, do Conpresp, tem uma série de coisas que vão ser realizadas ao longo desse processo.

Somente assim nós teremos a realização das obras, depois, a certificação do aeroporto e, daí sim, começaremos a ver um crescimento do número de passageiros para esse Aeroporto.

Então, falando de *time*, como o Dr. Paulo muito bem colocou, estamos diante desse cenário. Estamos falando da próxima década, provavelmente. Próximos cinco, seis ou sete anos em que vamos discutir bastante sobre o Aeroporto de Congonhas.

Só para esclarecer esse ponto e dizer, muito claramente, que estamos fazendo sem atropelos, com calma, tranquilidade, discutindo com a sociedade brasileira, paulista e paulistana essas questões importantes.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Por exemplo, já não teríamos que ter quanto do Fundo Nacional de Aviação, na questão da mobilidade, será destinado para a cidade de São Paulo quanto à questão do que poderá ser feito para a mobilidade. Nós só temos essa ligação: começa na 23, na Rubem Berta. É isso o que eu falo: as coisas demoram. A gente faz e, depois, ficam paradas como eu disse sobre o Monotrilho que era para ser feito para a Copa. Está lá o esqueleto. Daqui para a frente, essas coisas não podem mais acontecer.

Quando a gente vem com a concessão, já tem que vir com o prato pronto. Vamos fazer isso e isso sobre a questão do meio ambiente, do ruído; desculpe-me a questão da Secretaria de Mobilidade, mas não podemos esperar o negócio ficar pronto, estar com o problema para depois resolver, porque acho que é mais difícil.

Temos que pensar de uma maneira – não que eu seja contra; acho que tem que ter concessão. Não estou discutindo isso. Estou discutindo os métodos porque as coisas ficam paradas; depois, Ronei, vem parar aqui. Daí, começa a briga, a discussão, e a gente não chega a um denominador comum.

Você falou que a empresa terá um prazo de cinco anos. Será que a empresa que aceitar a concessão vai estar preparada para todas essas coisas que irão ocorrer durante esses anos: a questão da mobilidade, do ruído.

Essa é a minha preocupação, Ronei. Depois, eu vou fazer outras perguntas.

O SR. EDWALDO SARMENTO – Boa tarde a todos. Na pessoa da Vereadora Sandra Tadeu cumprimento todos e os que estão em vídeo.

Bom, eu queria dizer o seguinte: a nossa luta contra a gestão do aeroporto é de vinte e cinco anos, mas tomou forma em 2008 com a queda do avião da TAM, em 2007. Tem sido uma luta inglória.

Primeiro, eu quero dizer e fazer justiça à Câmara Municipal. Foi o único Poder que nos acolheu. E, em 2008, fez um relatório numa Comissão, bastante técnico,

bastante esmiuçado, e colocou para a Infraero todas as medidas que deveriam ser feitas, em torno de 101 exigências. A partir disso, a Secretaria do Verde e Meio Ambiente fez

uma licença ambiental que voga até hoje, onde essas vias estão lá prontas. A Infraero só fez perfumaria. Então, essa foi a nossa luta.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Dessas 101 exigências quais foram cumpridas?

O SR. EDWALDO SARMENTO - Não chegaram a 10%. Divisível mesmo, a gente viu eles mudaram a torre. No entorno, efetivamente, nada foi feito, nem a questão do trânsito, a questão da poluição, não foi feito nada. As nossas relações com a Infraero, com os funcionários são ótimas. A gente sempre vai lá, toma cafezinho, é uma delícia, você entendeu? E a gente sai de lá feliz da vida, não é?

Então, veja bem, o quero trazer aqui é que temos coletado material. Esse EIA/Rima que o Secretário fala, nós o analisamos tecnicamente, a pente fino. E apresentamos na Câmara Municipal, no Ministério Público, um relatório falando das deficiências dele, de 2008.

Então, eu queria fazer com que a senhora não perdesse o convite do Ministério Público e queria passar à senhora para que fosse portadora desses documentos todos, para que eles realmente deem providências.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Sim, lógico.

O SR. EDWALDO SARMENTO - Com relação ao Secretário, uma pessoa extremamente educada...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Vou até marcar uma audiência com o Promotor

O SR. EDWALDO SARMENTO - O problema todo, Vereadora, é que o governo faz um “me engana que eu gosto”, você entendeu? Por que “me engana que eu gosto”? Ele conta essas histórias todas, eu chamo a história da cenoura no nariz do coelho. Tudo o que ele fala que vai fazer - o Ministro Jobim, em 2009, falou para a gente lá em Brasília “olha, vamos fazer isso, vamos aquilo”. Nada foi feito. Falta para os moradores do entorno acreditar nos agentes públicos.

A Prefeitura se portou muito silente no decorrer desse tempo todo. Ela não cobrou à altura as exigências que foram colocadas na própria licença que ela foi emitida. E hoje tem um grande conflito. É a Secretaria do Verde e Meio Ambiente Municipal, que cuida desse assunto. É a Cetesb e a Cetesb diz que é o Plano Diretor.

A senhora vai ver nos documentos que vou lhe entregar que nós fizemos todo esse périplo, do TCU, Ministério Público Federal, Secretaria do Meio Ambiente e Cetesb, à Câmara Municipal, nós fazemos todo esse entorno. Não ficou nada, nenhum órgão que interferisse, que nós não visitamos e apresentamos detalhe.

Então, o problema todo do Governo Federal, viu Secretário, é que os moradores não acreditam no Governo Federal. Os moradores não acreditam na Agência Nacional, os moradores não acreditam na ANAC, porque ao longo do tempo, eles estão sempre dizendo que vão fazer. Eles reconhecem a declaração Secretário, reconhecem que tem um problema. O Secretário, na Assembleia Legislativa, diz o seguinte - ele declarou e está gravado, e será degravado - não foi feito nenhum estudo de impacto ambiental para a privatização. Ele é taxativo nisso.

Ora, nós estamos inventando, na realidade, a licença jabuticaba no Brasil. A gente, primeiro, faz a obra e depois nós fazemos a licença ambiental. É inversão dos valores, tá?

Então, eu ia falar de fundo de mitigação, mas o Secretário falou com tanta veemência sobre o Fundo Nacional da Aviação, que agora eu vou perguntar, queria que a Vereadora perguntasse - e constasse nos autos - quantos milhões de reais terão o Fundo de Aviação para mitigar os ruídos nos moradores?

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - É, isso eu já perguntei.

O SR. EDWALDO SARMENTO – É preciso que esteja claro isso.

E um outro pedido nosso é que essa exigência esteja no edital, porque depois a pessoa que comprou, e não estando no edital essa exigência, vai dizer “olha, eu vou atender o que está no edital”

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - É.

O SR. EDWALDO SARMENTO – E outra, essa correria dita, né...

A SRA. PRESIDENTE(Sandra Tadeu) – Ronei, esses detalhes são colocados nesse edital? Na questão da concessão?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Vamos lá, Vereadora, tem uma série de pontos que o Dr. Edwaldo trouxe que eu gostaria de comentar, pelo menos alguns aqui...

A SRA. PRESIDENTE(Sandra Tadeu) – Eu acho que a gente já poderia esclarecer isso, porque depois a gente até esquece alguns detalhes.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Estou anotando aqui, se o Dr. Edwaldo quiser concluir, depois posso esclarecer alguns pontos.

A SRA. PRESIDENTE(Sandra Tadeu) - Tá bom, então. Pode concluir, Dr. Edwaldo.

O SR. EDWALDO SARMENTO - O que nós estamos vendo, já no plano político, porque somos cidadãos e tal, o que a gente verifica é que o Governo quer criar um *fotop*, dia 18, para a campanha do Governador oficial.

A SRA. PRESIDENTE(Sandra Tadeu) - Hã?

O SR. EDWALDO SARMENTO - É muito nítido que no dia 18 esteja lá o Presidente Bolsonaro, o candidato dele, batendo, dizendo “olha, privatizamos Congonhas”. Isso é muito claro na nossa cabeça, entendeu? Nada contra, desde que fosse cumprido esses rigores todos.

Bom, é o que eu tinha dito. Vou passar os documentos, então para a senhora. Que a senhora faça os encaminhamentos necessários ao Ministério Público.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tardeu) - Tá bom.

O SR. EDWALDO SARMENTO - Obrigado, pessoal.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tardeu) – Depois, há mais três pessoas para fazerem perguntas. Gostaria que os nossos convidados pudessem responder essas perguntas que foram feitas, tanto do Sr. Marcelo Torres e do Sr. Paulo, quanto do Sr. Edwaldo Sarmento.

Então, acho que você pode começar, Ronei, a resposta.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Obrigado, Vereadora.

Bom deixa eu começar comentando os pontos trazidos pelo Dr. Edwaldo. Ele comentou com relação algumas exigências, cerca de 101 exigências feitas à Infraero, e que poucas delas teriam sido cumpridas.

De fato, a empresa pública tem muita dificuldade para a realização de investimentos. Ela tem muitas amarras e é exatamente por isso, por todas essas dificuldades que vem o processo de concessão, para que a gente ganhe mais dinamismo. É muito complexo administrar um Aeroporto. Não é papel de uma empresa pública federal, que tem que contratar por meio de licitação, 8666, depende de orçamento público, etc. É muito dinâmico isso e muito complexo para que uma empresa pública faça esse tipo de gestão. A Infraero, na verdade, é heróica. Os funcionários da Infraero são verdadeiros heróis de conseguirem fazer isso com muita qualidade, mesmo tendo todas as amarras, de órgãos de controle, Tribunais de Contas, Ministérios Públicos, enfim, todo o controle externo e interno de governança é muito difícil realmente. Por isso vem a questão da concessão dos aeroportos, e a gente tem obtido resultados realmente impressionantes.

Com relação à revisão do EIA/Rima, de fato não foi feito o estudo ambiental durante os estudos de viabilidade, até porque não é competência do estudo de viabilidade - o próprio nome já fala isso - estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental. O objetivo desse estudo é dar a viabilidade ou não desse tipo de empreendimento e aí sim, ao longo dos 30 anos da concessão, todos os estudos serão realizados, inclusive, se necessário o EIA/Rima, o estudo de impacto ambiental, o relatório de impacto de meio ambiente. E não só esse, todos os demais.

Então, de fato, quando se faz uma concessão, o que se tem de padrão brasileiro e até de padrão mundial é de, no momento prévio à concessão, se faz um estudo de viabilidade, chamado EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental. Nós não temos como fazer o EIA/Rima agora porque não é o momento de se fazer EIA/Rima. O momento de fazer EIA/Rima é o momento que tivemos um projeto executivo, um projeto básico, das obras que serão feitas pelo futuro concessionário. Nós sequer sabemos quem será o futuro concessionário; nós sequer sabemos quais são as obras que eles farão, e aí não há como falar em estudo estudo

ambiental de um projeto que ainda não existe. O que existe é um estudo de viabilidade para uma concessão. E aí tem essas características.

Então, de fato, não foi feito o EIA/Rima, agora, para Congonhas, como não foi feito o EIA/Rima nesse momento para os outros 44 aeroportos que foram concedidos à iniciativa privada. Um deles, inclusive... nós temos Guarulhos, Viracopos, Galeão, Brasília, Florianópolis, Salvador. Todos esses aeroportos, a concessão deles foi feita, e os estudos ambientais são fornecidos, providenciados depois, ao longo dos anos da concessão, notadamente, nesses primeiros três anos. No caso de Congonhas, são cinco anos para a elaboração desses estudos...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - De todos os projetos, tanto de mobilidade, todas essas questões?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Todos, todos.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Você tem prazo de cinco anos. Caso a pessoa que ganhou a concessão, não consiga fazer dentro desse prazo qual é a penalidade que ocorre?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Existem algumas penalidades colocadas no contrato, mas existem também algumas possibilidades. Caso o concessionário não consiga fazer essas obras, não por culpa dele, mas sim por dificuldades de licenciamento, etc., o contato - o Adriano pode até comentar bem, porque ele conhece bastante o clausulado do contrato -, ele prevê essas possibilidades aí, de uma concessão de um prazo maior. Mas, também prevê eventuais penalidades, caso ele não cumpra e fique demonstrada a culpa dele.

Com relação à questão de credibilidade do serviço público, do setor público, com relação aos investimentos em aeroportos, Dr. Edwaldo, no setor de aviação de transporte aéreo, nós temos uma reputação muito grande perante a sociedade brasileira. O Adriano já muito bem colocou aí, os nossos aeroportos são considerados agora, depois de dez anos desse programa de concessão, os melhores aeroportos do mundo. Nós tínhamos aeroportos aqui no Brasil extremamente problemáticos, em termos de operação e de segurança e, hoje, os aeroportos

brasileiros são reconhecidos mundialmente como uns dos melhores aeroportos do mundo. Um exemplo que eu trago aqui é o Aeroporto de Viracopos, que acabou de receber um prêmio, está entre os dez mais melhores aeroportos do mundo, dado por uma consultoria na Alemanha. Basta a gente perguntar para o pessoal de Florianópolis, os moradores de Santa Catarina, o que eles achavam do aeroporto antes da concessão e depois da concessão. Florianópolis teve uma verdadeira revolução, lá foram investidos 600 milhões de reais e uma verdadeira revolução. Ganhou o prêmio de nosso melhor aeroporto brasileiro, operado por uma operadora Suíça, a Zurich Airport. Temos operadores alemães nesse programa, franceses, suíços, latino-americanos, brasileiros, espanhóis. Participam dos nossos leilões operadores asiáticos, norte-americanos.

Então, de fato, no setor de aviação civil de transporte aéreo, eu posso garantir para o senhores que o Brasil é referência mundial em qualidade, conforto e especialmente em segurança. O Brasil é exemplo para o mundo e é, reiteradamente, citado como exemplo de boas práticas.

Só um exemplo disso, agora na segunda-feira, terei uma reunião com um grupo de autoridade árabes, da Arábia Saudita, que querem conhecer exatamente o nosso programa de concessão e esse modelo de blocos. Segunda-feira, às nove da manhã teremos uma reunião enorme aqui em Brasília, com esse pessoal do Governo da Arábia Saudita, porque nós somos referência com relação a isso.

A questão de uso de recurso do FNAC, que é um Fundo Nacional de Aviação Civil, que recebe os recursos das outorgas desses aeroportos. Então, todas as outorgas arrecadadas por esses leilões vão para o Fundo Nacional de Aviação Civil e ficam à disposição dos estados e municípios para, em parceria com a Secretaria Nacional de Aviação Civil, trazer esses projetos, essas propostas. E aqui, de novo, me coloco à disposição, tanto da Prefeitura de São Paulo, quanto do estado de São Paulo, para que a gente possa fazer isso. Grandes obras têm sido realizadas com isso. Recentemente, no Estado de São Paulo, temos a implementação do *People Mover* do Aeroporto de Guarulhos, daquele trenzinho, que vai ligar a estação da CPTM até os

três terminais do no Aeroporto de Guarulhos, um investimento na casa de 250, quase 300 milhões de reais com recurso do Fundo Nacional.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Isso será feito pela concessão?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Vai ser executado pela concessão, mas com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil. Não é a concessionária que está pagando esse *People Mover*. O recurso é do Fundo Nacional de Aviação Civil, mas executado pela concessionária. Aí temos outros exemplos...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - O fundo é distribuído pelo número de passageiros? Como é feita essa redistribuição desse Fundo?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Não, o Fundo é administrado pela Secretaria e ele fica à disposição...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Em São Paulo, há os dois maiores aeroportos do país, tanto Congonhas, quanto Guarulhos.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Perfeito. Mas, é que o Fundo é exatamente de subsídio cruzado. O setor de aviação civil depende de dois aeroportos, um em cada ponta. O passageiro embarca em São Paulo e desembarca em Manaus, em Belém. Então, não basta ter só os aeroportos de São Paulo em qualidade...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Fui vereadora em Guarulhos e fiz muitas audiências públicas e bairros ficaram anos sem nenhum investimento do município pudesse pôr, tipo, cidade Presidente Dutra. Crianças com grandes problemas auditivos nas escolas, porque a pista do aeroporto bate bem na questão das escolas. Muitos locais ficaram sem escolas, sem creches, porque não podem estar embaixo dessa faixa da saída dos aviões, da pista.

Então, na verdade, eu acho assim: a gente acha que é um grande investimento, polo econômico, mas, fora isso, Ronei, depois, quem fica aqui na base, quem fica na periferia, e quem fica conversando com os moradores, vê inúmeros problemas que depois ninguém quer resolver, entendeu? Então, acho que tudo isso a gente tinha de ter posto numa planilha e ser discutido

antes de tudo isso ser feito, porque depois que é feito, você só faz uma colcha de retalho, você vai tapando os buracos, você vai fazendo tudo meio assim.

E, olha, eu tenho andado por esse país. Mas, já andei por esse mundo. Se nós estamos com os nossos aeroportos melhores do mundo, eu não sei. Já estive em vários países, em que o pessoal vem copiar aqui, tipo essas concessões, eles pegam projeto, só que eles fazem cinco vezes melhor do que a gente fez. E ainda eu tenho que ouvir da pessoa lá, eu estive na China para conhecer todo o sistema de mobilidade de aviões, de metrô, de ônibus. Tudo é interligado, e ainda eu escuto ele falar assim para mim: “Olha, Vereadora, eu fui lá ver o seu metrô, só que o meu tem 80, só Xangai já tem mais de 700 quilômetros de metrô”. E assim vai pelo mundo afora, na Rússia, o metrô em Paris, na França. E é tudo muito diferente o sistema. Podemos ter os melhores projetos, em termos de concessão e tal, só que o pessoal vem, copia e faz dez vezes melhor que o nosso. Há aeroportos que já fui em vários países, e todas as vezes que vou, tem uma obra diferenciada, estão sempre construindo um negócio novo. É incabível o nosso trenzinho aqui do Aeroporto de Guarulhos ficar parado no meio caminho. Isso é vergonhoso. Eu não sei. Bom, não adianta ficar chorando as pitangas.

Vamos escutar a Tamara.

Você me desculpa, mas eu acho que nós temos que mudar e muito essas questões das nossas concessões. Nós temos que começar a voltar um pouco, para a gente ter menos problemas do que temos, depois que as coisas acontecem.

Pois não, Tamara. Pode fazer os seus questionamentos.

A SRA. TAMARA FATIMA HEYMANN CAPATO - Olá, boa tarde, Vereadora. Eu agradeço muito o convite. Nós já estivemos, antes com o Secretário Ronei. Boa tarde, Secretário e todos os presentes.

Sou da Amigo Novo Mundo Associados, nós já falamos com o Secretário na última audiência e vou ter que retomar uma fala, que ele fez lá e fez aqui: que nós fomos ouvidos. Nós não fomos ouvidos, nós estivemos presentes. Há uma diferença, Secretário. Nós fizemos demandas ao TCU. Fizemos demandas para vocês. Pedimos para que fosse colocado no papel

determinadas seguranças e isso não foi feito. Nós falarmos, vocês nos ouvirem, mas vocês nos atender são coisas diferentes. Nós precisamos ser atendidos.

É por isso que eu vou sair daqui muito feliz, porque a Vereadora parece compreender as nossas preocupações, talvez um pouco mais do que o Governo Federal, neste momento. Nós precisamos de uma estrutura.

Pelos números que você, Secretário, nos deu, nós devemos ter - sou advogada, não sou economista como o senhor, não sou engenheira como muitos aqui - podemos considerar, sei lá, dois, três, quatro mil carros chegando na Bandeirantes, na 23, depois do aumento do Aeroporto. Nós sabemos que não temos estrutura para isso. Podemos considerar, com o aumento do Aeroporto, hoje nós que moramos lá, eu vejo a sombra sobre a minha casa, tem mais ou menos 20 minutos de barulho por hora, mas pode chegar a 40. Não podemos pensar que haverá qualquer tipo de saúde para as pessoas que estão lá, se não houver um fundo de mitigação, se não houver já um planejamento para que isso não aconteça.

Teremos uma coração na cidade, que é o Aeroporto, uma cidade como São Paulo, que pulsa sim, como o senhor disse, inovação, trouxe dinheiro, economia, empregos, mas com as artérias entupidas, com as células que são as pessoas que aqui estão, que são os empregos nos aeroportos, doentes, as crianças, o futuro, doentes. É isso que a Vereadora, que parece se preocupar, e é isso que nos saímos tão feliz de entender. Nós queremos entender se na concessão vocês consideraram... os estudos vocês não fizeram, aqui explicou por que não o fizeram, ainda que nós não saímos satisfeitos porque não fizeram, se eles disserem contrários às possibilidades que vocês estão imaginando. A concessionária sabe disso? A concessionária está levando isso na hora dos investimentos que vocês pensaram por que nos preocupa muito se vão receber lá quatro bilhões e quem é que vai pagar quatro bilhões, se não chegar a 52 movimentos por hora. Se chegar a 52, como isso será mitigado?

Nós precisamos de janela antirruído, precisamos de janelas antirruídos nas escolas, nós precisamos de investimentos na saúde para as pessoas que serão o alvo dessa situação. Você falou muito em equilíbrio, em convivência, nós também queremos isso, mas nós queremos

efetivamente uma segurança para nós. Tenho certeza de que o meu colega não falou no sentido de que nós não acreditamos em vocês. Nós sabemos que os aeroportos são bons, mas e o entorno? Há um prêmio para o entorno? Há um prêmio para como essa concessão impactou a cidade na qual está sendo colocada?

Eu entendo que o Ministério da Infraestrutura talvez não tenha essa competência, mas não pedimos isso só de vocês, o que nós pedimos foi para sermos ouvidos para participar, para que houvesse um diálogo entre Federação, estados e municípios para que saísse esse desenho da licitação com planejamento para isso. Os senhores sabem que qualquer licitação são 90 dias, uma licitação que você vai fazer um sistema viário, em que se vai fazer um sistema de saúde necessário para contrabalançar esse impacto serão quatro anos, cinco anos, seis anos, se houver interesse político.

Então, se tivéssemos desenhado isso com antecedência nós teríamos a garantia de um futuro melhor para a cidade de São Paulo em termos de economia, de emprego e em termos da população. Vou usar uma última metáfora rapidinho, já que a Vereadora é médica, ela sabe que uma operação que é feita às pressas porque as artérias que estão nas ruas estão entupidas, provavelmente vai danificar o coração. Se tivermos problema nas células que são as pessoas, o coração não vai ter mais jeito por melhor que seja a equipe médica, que nesse caso é o seu Ministério. Tenho certeza da competência de vocês, mas talvez faltou uma... como imagina que é necessário uma equipe diversa, com etnias, com interesses, com tudo, faltou essa conversa desde o início, nos quatro anos anteriores, até que pudesse ser modelada uma licitação que nós tivéssemos uma garantia, então, eu te pergunto: quando vocês pensaram nessas garantias? Porque elas não estão lá.

E quanto ao futura a operadora sabe que existe uma possibilidade real que o que vocês imaginam em termos de tecnologia de nós termos esses aviões, então, com menos barulho, com menos poluição, por que isso não está lá? Por que não está escrito, não estava garantido, e quando vocês pensaram, em temas de concessionárias, em tema de aviões, por

que não está escrito no preto e no branco? Nós estamos no Brasil, nós não podemos fazer política pública imaginando que estamos fora.

Agradeço muito, Vereadora, por tudo, muito obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Vou chamar o próximo, o Sr. Flávio Pires, da Associação Brasileira de Aviação Geral. Enquanto ele chega, deixe-me fazer uma pergunta: de quantos aviões dessa frota que nós já temos aqui no país, que vem para o nosso país, que já tem turbinas com menos ruídos, que já o próprio... tem menos poluição, já temos essas aeronaves no nosso país?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Essa é uma questão muito relevante, Vereadora. Sim, nós já temos as frotas, as nossas companhias aéreas passam por um processo de atualização, de modernização, por questões até econômicas, porque esses aviões consomem menos, são mais eficientes, eficazes, então, de fato, já existe sim. Eu não tenho o número de cabeça agora, mas eu falaria algo em torno de 10 a 15% da frota das companhias aéreas brasileiras que já estão sendo operadas com aeronaves da nova geração, notadamente essas que eu comentei: família Neo, da Airbus; família Max, da Boeing e família E-2, da Embraer. Agora semanalmente as companhias aéreas têm recebido essas aeronaves, quase que semanalmente. A Gol tem trazido uma ou duas aeronaves a cada uma semana, duas semanas.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Isso tem prazo? Para toda a frota ser reformulada?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Todas elas têm um planejamento de reformulação da frota. Esse planejamento geralmente vai de três a cinco anos para a reformulação de toda essa frota. Então, realmente, nos próximos cinco anos, coincidindo com a implantação desses investimentos no aeroporto de Congonhas, certamente nós teremos a frota brasileira já bastante padronizada com aeronaves e motores de nova geração, isso sem contar que o sistema tecnológico da aviação é muito rápido, ágil, e nós já temos discussões, claro que não é para os próximos cinco anos, mas também não é para tão distante assim, discussão de motores elétricos, motores com propulsão a hidrogênio e outras tecnologias diferentes,

combustíveis sustentáveis, esses sim já bem mais avançados, são os SAFIS, *Sustainable Aviation Fuels*, então, de fato, muita coisa está acontecendo em termos de tecnologia.

Mas em termos de renovação de frota, com certeza todo planejamento, tanto da Gol, como também da Azul e da Latam estão renovando a frota nos próximos cinco anos com toda certeza.

A SRA. CRIS MONTEIRO – Deixe-me fazer uma pergunta. O que é EIA/Rima, por gentileza, você poderia explicar para mim, Ronei?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Olá, Vereadora, EIA/Rima é o estudo de impacto ambiental, o relatório de impacto do meio ambiente, são os estudos mais aprofundados em termos de licenciamento ambiental, só são realizados quando o órgão ambiental do Estado considera que é uma obra de grande impacto ambiental, aí ele pede o EIA/Rima, mas antes de pedir o EIA/Rima existem outros relatórios mais simples, como o relatório ambiental simplificado, estudos mais simplificados e o EIA/Rima realmente seria o supra sumo dos estudos de impacto ambiental. Geralmente demora cerca de um a dois anos só para ser elaborado, então é um estudo bastante completo realmente.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Tem a palavra o Sr. Flávio Pires.

O SR. FLÁVIO PIRES – Muito boa tarde a todos e a todas, eu agradeço a Vereadora Sandra Tadeu pela oportunidade desse debate, muito oportuno, em tempo, mas oportuno realmente. Também cumprimento o Secretário Ronei Glanzmann, em nome das demais autoridades aqui presentes a essa audiência, eu venho aqui do setor de aviação geral, represento as principais empresas do setor, a aviação geral, como próprio Secretário já adiantou, ela é e tem uma presença histórica muito importante dentro de Congonhas. Estamos lá há mais de 45 anos, somos as pequenas aeronaves que não transportam muitos passageiros, criamos impactos menores em termos de ruído, em termos de meio ambiente, mas, ao mesmo tempo, somos igualmente importantes. E sempre convivemos harmonicamente durante todo esse tempo, no caso do aeroporto de Congonhas, e em muitos aeroportos aí pelo Brasil.

Eu queria destacar o fato talvez da oportunidade de estarmos conversando especialmente sobre Congonhas, porque Congonhas é um caso único, nós não podemos comparar Congonhas com nenhuma outra oportunidade e, dentro desse programa de concessões do Governo Federal, extremamente bem sucedido, nós aqui elogiamos sem dúvida, mas acho que por essa questão privilegiada de Congonhas, por estar, inclusive dentro da nossa capital econômica do país, dada essa relevância, justamente sempre entendemos que Congonhas mereceria um tratamento diferente, mereceríamos talvez um pouco mais de tempo para discutir essa questão, não só com setor, mas também com a sociedade.

O tempo que foi utilizado na fase de audiências públicas, nas consultas, nós também fomos junto ao TCU para também questionar uma série de pontos que julgávamos, considerávamos nessa modelagem, prejudiciais ao meu setor. Nós sempre consideramos que Congonhas mereceria talvez uma discussão um pouco mais abrangente. Oportuno também foi eu estar aqui, após a fala da senhora Tamara, que me antecedeu, porque ela levantou exatamente essa questão de falta de envolvimento, de um estudo mais aprofundado, existem sim pontas abertas que poderíamos colocar a mesa com um pouco mais de Tamara, que me antecedeu aqui, porque ela levantou exatamente essa questão de falta de envolvimento, talvez um estudo mais aprofundado, existem, sim, pontas abertas que poderíamos colocar a mesa com um pouco mais de tempo, mas, infelizmente, pelo tratamento que está sendo dado a essa rodada, nessa velocidade com que as coisas estão acontecendo, portanto, o Secretário pode dizer: estamos gastando mais ou menos o mesmo tempo que gastamos com as outras concessões, mas as outras concessões não tinham São Paulo, não tinham o aeroporto de Congonhas, não tinham o aeroporto Campo de Marte.

Então, esse é o ponto que nós precisamos, nós temos no lado da Aviação Geral muitas pontas abertas importantes de serem esclarecidas antes do leilão. E para citar alguns exemplos a questão do próprio edital não trazer dispositivos de preservação da Aviação Geral dentro do aeroporto de Congonhas, pelo contrário, a ausência de dispositivos como em outras

rodadas das concessões que aconteceram lá, eles reservavam áreas específicas para preservação da Aviação Geral.

Em Congonhas isso não foi feito, por uma razão muito simples, Congonhas tem o objetivo também diferente e único dos demais aeroportos, existe em Congonhas sim, que foi deixado por último, não foi por acaso, foi de propósito, Congonhas foi deixado por último porque, de fato, é a joia da coroa, é o principal aeroporto dentro de todos esses 44 aeroportos que já foram passados para essa fase, é o aeroporto talvez mais importante dentro da cidade mais importante e dentro de uma operação aeroportuária mais importante, na qual faz parte a Aviação Geral.

O PIB que o Secretário me colocou, vem pelas asas da Aviação Geral. E o que nós estamos visualizando na modelagem e nesse projeto é que faltam garantias um pouco mais, eu diria, firmes e duradouras do que simplesmente declarações do Governo dizendo: “Ah, não, nós queremos a Aviação Geral em Congonhas, ninguém vai tirar a Aviação Geral de Congonhas” e na prática o que nós vemos é que esse modelo não é garantido, ele não é sustentável, igualmente o impacto junto as comunidades que aqui se discutiu bastante até então.

Essas pontas abertas precisam ser esclarecidas, muito bem arrumadas, colocadas no papel de antemão, porque, se não, no futuro, nós também já conhecemos esse filme aqui no Brasil, o que a gente vê e as senhoras aqui, todos os presentes, sabem muito bem que a história é depois que se faz a concessão, depois que isso está na mão da iniciativa privada, isso é um atropelo. É muito difícil você reverter uma situação dessas e a gente acha que sim devemos estudar melhor essa questão, acho que alguém tem que pegar esse bastão nessa fase, nesse momento, para que possamos não só garantir todas essas preocupações dos moradores do entorno das quais eu sou extremamente solidário, mas também da Aviação Geral.

O desenho que está sendo feito para Congonhas privilegia os grandes aviões, decerto mais silenciosos, mais econômicos, e tudo mais, mas uma indicação de vocacionamento para esses grandes aviões, dado o fato de que os nossos contratos terminarão por volta de 2025/2027 dentro desses cinco anos que nos reservam para essa fase de transição, certo de

que o que nós vamos ver aqui em Congonhas, muito em breve, são grandes aviões, cada vez maiores. Não esperem que nós tenhamos aqui no futuro aviões menores para trazer menos passageiros dentro de uma maior sustentabilidade, com o menor nível de incomodidade.

O que nós vimos aí fora na tendência da aviação mundial de grande porte é o que se espera aqui com voos internacionais para Argentina, com uma presença maior aqui, sim, aviões maiores que transportam mais passageiros, aviões maiores fazem mais ruído, fazem mais incomodidade, tanto na questão ambiental, quanto na questão do impacto do sistema viário. Inevitavelmente nós vamos ter aqui um vocacionamento porque são esses aviões que trazem o dinheiro, vamos dizer assim, em cima de passageiros as receitas comerciais que eles trazem junto. É isso que quem vai comprar, ou vai pagar a concessão, espera receber lá na frente, é uma conta, é matemática, é empresário, logicamente, ele espera ter o retorno que ele vai investir nesse aeroporto e com isso nós podemos ver aqui uma situação que desenhamos numa analogia uma questão, uma perda de conectividade importante do aeroporto, que nós julgamos imprescindível.

Também não constam nesse edital estudos de para onde esses aviões menores irão, o Campo de Marte não é suficiente para receber toda essa aviação que opera hoje em Congonhas, não tem nenhum estudo feito sobre isso, e, portanto, faltando esses estudos eu posso dizer de antemão, está gravado e vai ficar aqui, da mesma forma que o Secretário disse que a Aviação Geral será muito bem recebida no futuro lá, eu digo que a Aviação Geral será varrida do aeroporto, se nós não fizermos nada, se nada mudar, porque a tendência, como tudo está desenhado, é que essa aviação não seja contemplada.

Hoje essa aviação é responsável por 350 localidades diferentes em termos de conexão, enquanto a aviação regular hoje liga 30 localidades, 35 localidades, portanto, São Paulo, a capital econômica do país, vai perder conectividade, vai perder habilidade, portanto, usuários de transporte que hoje se utilizam de Congonhas e não vão ser contemplados com nenhuma outra alternativa dentro da cidade.

Então, esse é o ponto que eu gostaria de deixar aqui registrado na analogia futura nós estamos desenhando, o desenho que a gente vê é uma cidade, vamos dizer assim, se a gente pudesse dizer, que só circulariam ônibus, não teríamos ali carros privados, não teríamos táxis, não teríamos carros menores, e iríamos somente para 35 localidades invés de ir para 350. Esse é o desenho que a gente faz futurista de acordo com o que está escrito por aí.

Eu espero que as autoridades municipais, estaduais e federais juntamente com a comunidade e as associações representativas do setor de Aviação Civil possam se sentar à mesa e discutir essas questões, salvaguardas, proteções, logicamente antes que o leilão aconteça, porque depois que bate o martelo essa história todo mundo aqui já conhece.

Muito obrigado, mais uma vez. Fico à disposição para qualquer questionamento.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Tem a palavra a Sra. Simone, da Associação Viva Moema.

A SRA. SIMONE BOACNIM – Boa tarde a todos, Vereadora Sandra Tadeu, obrigada pela oportunidade, cumprimento a Vereadora Cris Monteiro, Secretário, os amigos que fizemos nessa luta de um ano. Estamos juntos, essas 12 associações, desde maio do ano passado para tentar sermos ouvidos. Ouvidos fomos, tivemos audiências públicas, participamos da sétima rodada, mas só fomos ouvidos e nada aconteceu. Então, depois de tudo que os meus colegas, meus amigos, vieram aqui falar, o que eu tenho a falar é que nós precisamos parar nesse momento, retomar, arrumar a casa e prosseguir, porque essa conta, no futuro, é nossa, é do cidadão, é do paulistano.

Nós ouvimos ali o Secretário falar da mobilidade, eles não sabem o que está acontecendo. Eu tenho acompanhado o Secretário Ronei em várias oportunidades e em várias oportunidades o discurso dele se aprimora em relação a nossa solicitação, mas no papel efetivamente isso não está acontecendo.

No papel, no certame, não está sendo feita a mudança, e é no certame que precisamos que sejam feitas as mudanças para que tenhamos as garantias futuras. Não adianta fazer um estudo lá na frente dos impactos ambientais porque os impactos já vemos sofrendo

com os impactos. Esse aumento de movimento das aeronaves que está previsto, que é para 50 e poucos movimentos, não é isso? Eu sei que eu fiz uma conta que se realmente acontecer pousos e decolagens no aeroporto de Congonhas seria um voo a cada dois minutos. Então, imaginem, em uma hora, 44 pousos e decolagens.

E outra coisa, com essa mudança das rotas feito pelo Decea até a gente entender como tudo funciona tem que se sentar e estudar, o tempo nosso que fazemos com muito orgulho, porque o que queremos não é parar o desenvolvimento do país, é muito importante que tenhamos esse crescimento, porque como foi dito aqui traz emprego, traz visibilidade para o país, é bom para todo mundo. Só não é bom a economia está acima da saúde do cidadão, isso não pode acontecer.

E viemos rogar a esta Casa, às nobres Vereadoras, a todos os que estão aqui que nos ajudem, porque a gente não pode esperar a concessão acontecer para depois a gente resolver esses problemas, porque isso não vai ser resolvido. Não sei como, mas a gente tem que fazer isso agora. Não sei se a gente precisa de Ministério Público, se a gente precisa de judicialização, não sei o que nós vamos fazer.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – (Fora do microfone, inaudível) teriam que estar aqui participando.

A SRA. SIMONE BOACNIN – Nem que fosse para fazer uma Mesa com todo mundo para a gente achar o meio termo disso tudo. Sobre essas mudanças que foram faladas pelo meu amigo do David, da Associação Viva Paraíso, os aviões estão fazendo as curvas lá, isso é uma coisa que vem do Decea. Só que o ruim do que acontece lá não foi medido no ouvido de quem está sentindo esse ruído. Aquilo que o Secretário falou lá no começo da audiência, que as reclamações são mínimas, não é verdade. Eu quero que ele me prove que isso é verdade. Não é verdade. As reclamações estão sendo ouvidas por toda a Cidade, porque o ruído se democratizou sobre a Cidade. todo mundo está sentindo. E não é que a gente queira tirar o barulho do nosso ouvido e jogar para o vizinho. A Cidade se organizou dessa forma desde então, e agora tudo mudou. Então as avenidas no céu não combinam com as avenidas da terra. E o

que que acontece? O cidadão paga essa conta.

Então, encarecidamente, eu peço que esta Casa tome providências não para parar o desenvolvimento, mas para o desenvolvimento entrar no trilho. Era isso o que eu tinha a falar.

Obrigada. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Obrigada. Agora, a Vereadora Cris Monteiro, porque ela vai ter que se retirar.

A SRA. CRIS MONTEIRO – Obrigada, minha colega Sandra Tadeu. Boa tarde a todas as pessoas que estão aqui neste momento. Venho ouvindo esta audiência desde que saí de casa, e uma coisa me chama atenção. Outras audiências públicas e outros assuntos vêm sendo discutidos nesta Câmara, como as *dark kitchens*, o aumento de decibéis no Allianz Parque e agora essa questão da concessão do aeroporto. Parece-me que há um diagnóstico aqui. A Simone falou uma coisa muito importante.

Em primeiro lugar, sou do Partido NOVO, sou liberal, sou pró-negócios. Eu quero que as coisas funcionem, que os empreendedores gerem empregos, façam seus lucros, enfim, que a gente tenha a liberdade que temos, e menos Estado na nossa cabeça. Sou a favor da concessão, a favor da privatização, acho que o Estado tem que estar nas áreas que são essenciais, principalmente saúde, educação e segurança. No resto, o Estado tem que estar fora, tem que botar os nossos impostos onde têm que ser colocados.

O fato é que a economia gerada pela iniciativa privada com o Estado vem colocando a saúde em segundo lugar, e isso não pode acontecer. Tenho escutado muito as audiências públicas sobre as *dark kitchens* e o Allianz Parque, eu tenho feito reunião com os moradores aqui na Madalena, onde moro, sobre a questão do barulho dos bares. Pelo menos nos últimos três dias da semana, tratei de quatro assuntos de incomodidade de moradores em diferentes pontos, com diferentes extensões.

Em relação ao Aeroporto, ao Allianz Parque, todo mundo tem uma reclamação de incomodidade na Cidade.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Depois que foi instalado.

A SRA. CRIS MONTEIRO - E depois foi instalado, não é? É muito importante que isso seja discutido. Ouvi também aqui dos moradores que eles são ouvidos, mas não são atendidos. Essa é outra coisa importante: sentar-se. Não adianta a gente fazer audiência, os moradores vêm aqui, expõem suas reclamações, vão embora, mas nada acontece.

A gente está em momento em que muito se fala em capitalismo consciente, de ESG, que não é só o resultado que importa. O resultado importa, sim, mas importa para o seu cliente, para o seu fornecedor, para o meio ambiente, para as pessoas ao seu redor. É importante a gente aumentar o nível de consciência que a gente tem com relação à geração de lucro. A gente não pode ficar para trás, a gente é um país que vai andar para a frente. A gente não vai andar para a frente se a gente não tiver empresa, se a gente não avião, se a gente não tiver aeroportos. Mas é fundamental que a gente ponha o cidadão nessa equação. não é? Senão, haverá um preço muito alto que a sociedade vai pagar. Eu, pessoalmente, individualmente, não estou disposta a pagar esse preço. Eu vinha para cá pensando no carro: será que eu preciso ir embora para Vinhedo, sei lá, para Santo Antonio do Pinhal? Não, eu quero ficar aqui, eu gosto desta cidade, assim como os senhores que estão aqui defendendo os seus pontos.

Parabéns ao Sr. Ronei. Escutei sua explanação e fiquei muito impressionada. Sr. Ronei, o senhor fala muito bem, aprendi muito com o que o senhor falou. É a primeira vez que eu estou escutando sobre esse debate e saio daqui mais inteligente com as informações que eu recebi do senhor. Parabéns, obrigada. Acho que é bem importante. A única coisa que acho que está faltando é essa reconciliação entre o que a gente pretende fazer com essa concessão e as demandas de moradores.

Infelizmente, tenho que ir embora, tenho uma outra reunião que me aguarda em meu gabinete; mas deixo essas palavras aos senhores e agradeço à Vereadora Sandra Tadeu, que vem liderando esse assunto.

Obrigada a todos, boa tarde. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Próxima inscrita, Cláudia, da Associação Viva Moema.

A SRA. CLAUDIA VACILIAN CAHALI - Boa tarde a todos. Obrigada, Vereadoras, pela oportunidade. Serei rápida. Acho que todo mundo já falou bastante.

Sou arquiteta de formação e queria falar sobre como os parâmetros que já estão dentro da lei estão sendo atendidos ou vão ser atendidos com essa concessão. O Aeroporto de Congonhas é uma Zona de Ocupação Especial, mas não o seu entorno. No entorno do aeroporto há zonas estritamente residenciais, zonas de estruturação urbana, onde há um adensamento bem grande, há zonas mistas e zonas de centralidade. Então, isso tem que ser considerado. Uma coisa que vejo constantemente é não se considerar o todo. Se o aeroporto é uma ZOE, deveria receber um PIU. Eu não ouvi falar de nenhum projeto de intervenção urbana naquela região. Quando isso será feito? Será que isso vai ser feito?

O entorno do aeroporto tem zona de eixo de estruturação urbana – ZEU, onde está havendo adensamento. Vide os bairros de Moema ou Campo Belo, onde há a Linha Lilás do metrô e um aumento significativo de automóveis na região. Por mais que haja o transporte público, a gente continua tendo o uso de automóveis. A cidade de São Paulo primeiramente foi pensada para o uso de automóveis.

A gente tem a ligação Norte-Sul, que é extremamente importante para a Cidade, mas ela tem uma limitação, ela já é congestionada. Aí, a gente vai ter 6 milhões ou 7 milhões - que sejam 5 milhões ou 10 milhões de passageiros a mais -, parte dos quais ficará por conta das conexões. Mas e a outra parte? Como vai ser feito? As pessoas vão andar de monotrilho? Como a gente se certifica disso? Acho que a gente tem que entender que já está saturado o sistema. E quando haverá uma solução para isso?

Foi falado de EIA/Rima de 2008. A gente já teve um novo Plano Diretor. Estamos teoricamente esperando uma revisão desse Plano Diretor, e ainda há um EIA Rima de 2008. A licença ambiental, que é de 2015, salvo engano, está em renovação. Eu não entendo uma licença ambiental demorar 7 anos para ser renovada. Até onde eu sei, ela está na Cetesb. Então, acho que falta também aqui a gente colocar a Secretaria de Meio Ambiente do Estado para a gente poder discutir.

Fica a questão da transição da concessão. Eu sou do Conselho Gestor do Parque Ibirapuera e vejo bem o que acontece quando tudo fica para ser feito depois: apresentação de projetos, de planos, de estudos. Aí, sempre o argumento é que os órgãos são lentos para aprovar, para examinar, para analisar e que os prazos têm que ser cumpridos. Assim estão fazendo com o Parque Ibirapuera, onde está tudo sendo feito sem autorização, e “depois a gente vê o que faz”. Então, eu estou bastante preocupada com esse “depois a gente vê”, porque o problema já existe agora. Era isso. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Na verdade, inclusive essa Zona de Ocupação Especial - ZOE tem que ser revista nesse novo. De que adianta eu poder fazer o que eu quiser fazer nesse zonamento se depois no entorno eu tenho um monte de pessoas, e lá pode, aqui não pode *etc.*?

Chamo a última inscrita, Sra. Adriana Ferraz. (Pausa) Estava *online*, mas não ingressou. Então, quero passar para as considerações finais dos convidados.

Antes, mais uma pergunta a você, Ronei. Nas matérias que eu li, eles falam que vão retirar essa questão da aviação geral, não é? Você disse que não, que eles vão se ajustar. Você tem ideia sobre se vai haver uma diminuição desses voos, se esses voos vão passar para outro lugar?

Outra coisa: o Campo de Marte, com esse convenio que foi feito, ele passou totalmente para o Governo Federal. O que vocês pensam em fazer se tem alguma ligação dessa concessão de lá com o de Marte? Você disse que vai haver 350 milhões de investimentos na questão do campo de Marte.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Perfeito, Vereadora. É uma boa oportunidade para fazer alguns comentários em relação à fala do Flávio Pires, nosso ilustre representante da Associação Brasileira de Aviação Geral.

Já respondo aos dois. De fato, vimos discutindo essa questão da aviação executiva e muitas vezes parece que a gente está falando de coisas totalmente antagônicas: a Aviação Geral fala uma coisa, o Governo fala outra, e fica de fato um discurso que parece que não

encaixa. O fato é: falamos com bastante ênfase porque esse assunto foi minuciosamente estudado, minuciosamente debatido. Posso afirmar, com toda segurança, que a aviação geral não será expulsa de Congonhas, assim como não foi expulsa do Aeroporto de Brasília, do de Florianópolis, do de Salvador, do de Fortaleza, do de Porto Alegre, do de Manaus e não será expulsa de nenhum aeroporto do Brasil. A aviação geral é complementar, é fundamental para nossa malha aérea nacional; e não poderia um Secretário Nacional de Aviação Civil não reconhecer a importância da aviação geral. Somos entusiastas da aviação geral, investimos na aviação geral e queremos que a aviação geral do Brasil se desenvolva ainda mais.

E por que eu falo que ela não será expulsa? Porque, basicamente, há dois requisitos: um operacional em um jurídico-econômico. O operacional, que eu comentei, é a capacidade teórica máxima do Aeroporto de Congonhas, de 55 movimentos por hora; é a capacidade de pista declarada pelo órgão de controle do espaço aéreo pelo Decea. Só que nós não trabalhamos com a distribuição da capacidade máxima, porque sabemos que em vários dias do ano o Aeroporto não tem condição de operar em sua capacidade máxima por questões meteorológicas, operacionais e outras que envolvem o dia a dia. Então, é por isso que, pelo Brasil afora, a gente trabalha com a distribuição de 90% da capacidade máxima para aviação comercial. No caso de Congonhas, nós fomos ainda mais conservadores, trabalhamos já com 80% dessa capacidade; no resto do Brasil, 90% e em Congonhas, 80%. Por que isso? Porque o Aeroporto de Congonhas é crucial para a malha aérea nacional, e qualquer problema que haja ali - mau tempo, fechamento do aeroporto por qualquer motivo, alguma questão operacional -, há impactos na malha aérea do Brasil como um todo.

Exatamente esses 20% que não são distribuídos são chamados *slots* de oportunidade, e o mundo inteiro trabalha com essa metodologia. A aviação geral utiliza os aeroportos centrais do mundo inteiro - nunca foi expulsa deles - pelos chamados *slots* de oportunidade. Exatamente esses 20% que não são distribuídos para aviação comercial, eles são, ali na operação, utilizados pela aviação geral.

É importante lembrar que a distribuição de *slots* é um ato de planejamento. A aviação

geral opera sob demanda, não tem horário para decolar. Ela decola na hora em que o cliente, em que o empresário chega ao avião, aí o avião pede para decolar. Então, não há um planejamento. O *slot* é quando a companhia aérea declara para autoridade que todas as segundas-feiras do ano, às 8 horas da manhã, ela vai decolar um avião determinado para um aeroporto determinado. Por exemplo; vai decolar um A-320 para Porto Alegre toda segunda-feira, às 8 horas da manhã. Isso é um *slot*, tem um planejamento, e a companhia tem obrigação de cumprir aquele planejamento. Na aviação geral, não: ela pode decolar a qualquer momento para qualquer destino, a depender da disponibilidade da aeronave, da disponibilidade do passageiro e do executivo.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Congonhas tem horário até a meia-noite, se não me falha a memória.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Até as 23 horas. De 6 da manhã até as 11 da noite, sendo que a aviação comercial só opera até às 22 e 30. A gente tem mais essa meia hora de *buffer* para acomodar as operações do dia.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Isso vai mudar com a concessão ou continuará?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Não, isso não muda porque é uma determinação da licença ambiental do aeroporto. Isso é colocado pelo órgão ambiental. No caso, acho quem licencia em São Paulo é a Cetesb, se não me engano.

Então, a aviação geral tem essa questão operacional, ela vai permanecer com esses 20% operados mediante *slots* de oportunidade, e não terá mais o *slot*, até porque a distribuição dos *slots* para a aviação geral não é uma coisa comum de se ver no mundo, a gente não vê isso em mercados maduros como Europa, América do Norte e Ásia.

E, do lado da segurança jurídico-econômica, nós temos, como Flávio já colocou, que todos os contratos hoje existentes de hangares e instalações das empresas da aviação geral em Congonhas, eles serão honrados e serão sub-rogados na integralidade pelo novo concessionário. Onde está escrito lá no contrato “Infraero”, vai sair o nome “Infraero” e vai entrar

um nome “xpto”, novo concessionário do Aeroporto de Congonhas. Ele sub-roga integralmente e vai levar esse contrato até seu fim, até seu termo. Não haverá nenhuma quebra de contrato, não haverá nenhuma insegurança jurídica nisso. E, logicamente, ao fim desses contratos - a maioria deles termina entre 2026, 2027, 2028 -, eles serão, sim, renegociados com um novo operador, quando então haverá uma negociação privada, com o concessionário do aeroporto negociando com a empresa de táxi aéreo para se chegar a termos, condições e preços desse novo contrato.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – O número de voos vai permanecer, independente de quem seja o concessionário? Ou não? Ou de repente eles não entram em um acordo, acabou contrato, aquela empresa de aviação geral sai daqui de Congonhas?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Não, isso vai ser uma questão a ser dada pela relação de mercado. Outras empresas podem entrar no Aeroporto de Congonhas, poderão entrar.

- Manifestações simultâneas.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Isso está colocado na concessão? Não sei quantos movimentos nós temos hoje, da aviação geral. Quantos movimentos a gente tem por hora dessa aviação? Você tem esse número?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Acho que o Adriano pediu a palavra. Eu já passo, Adriano. Hoje nós temos seis movimentos da aviação geral por hora, que são aqueles colocados como *slots*; ou seja, como essa peça de planejamento, que é essa jabuticaba brasileira, que não vemos no mundo afora, e mais todos esses *slots* de oportunidade que a aviação geral utilizada. Isso pode chegar, talvez, a 15, a 20 movimentos, dependendo da hora, da faixa horária, e dependendo da operação do aeroporto.

Essa relação não muda com a troca do operador. Temos hoje o operador público que é a Infraero; já existe atualmente essa gestão; e não há nenhuma menção no Contrato de Concessão nem de que haverá manutenção, nem de que não há manutenção, porque isso é uma tarefa do operador aeroportuário, seja ele a Infraero, seja o novo concessionário,

independente dele ser público ou privado, ele vai ter essa mesmíssima dinâmica, como a Infraero, hoje, já administra esses *slots*, a nova concessionária também vai passar a administrar, acompanhado do controle de tráfego aéreo que é feito pelo Decea

Então, na verdade, não há alteração nesse quesito. A única alteração que há é que o aeroporto terá investimentos, receberá investimentos, para melhorar segurança, melhorar o conforto etc., na mão do novo concessionário.

Dito isso...

- Manifestações concomitantes ao microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Só te perguntar uma coisa: como é que você vai passar de 22 para 30, até 2027, e 34 milhões, para 2031? Vai ter aumento da pista? Ou o quê? Algum lugar vai aumentar algo, não vai? Você não vai manter esse aeroporto assim, sem mexer em nada, para aumentar em tantos milhões de passageiros, não é verdade? Ou vai permanecer ...

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - É isso. Vereadora, os números com os quais trabalhamos aqui, o aeroporto passa de 22,7 milhões de passageiros e vai a 29 milhões de passageiros, dentro do seu universo de concessão. Para isso, o aeroporto receberá cerca de 3,3 bilhões de investimentos. Serão construídas novas áreas, novos pátios; haverá expansões do sítio aeroportuário atual; bem como investimentos em edifício garagem, em vias de acesso ao aeroporto, melhora do meio-fio.

Ou seja, 3,3 bilhões de investimentos é, de fato, disruptivo e é também, de fato, transformador para o aeroporto de Congonhas.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Não, mas alguém vai ter de sair do lugar. Alguém vai ter de sair, porque, se eu tenho uma área, se não vou tirar a aviação geral, veja, não estou nem questionando o fato do investimento. Só estou querendo saber como vou por essa coisa dentro dessa estrutura toda. Alguém vai ter de sair, não vai?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Não necessariamente, Vereadora. A aviação trabalha com muita tecnologia e há muito espaço...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Eu tenho mais espaços para fazer pista lá?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Não. A pista não cresce. Não temos espaço para fazer pista. A pista permanece a já existente. O que nós temos é a otimização de áreas, de hangares, do uso de tecnologia para ocupação e otimização de pátios. Não é só uma questão de espaço físico, é uma questão de eficiência operacional. Nós vamos trazer para Congonhas...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - De tecnologia, tudo isso.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - ...o que tem de mais moderno em tecnologia no mundo, que com o mesmo espaço físico, vamos conseguir atender mais clientes e, portanto...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Ah, entendi.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - ...por isso que nós afirmamos, com toda a certeza, de que a aviação geral não será expulsa em hipótese nenhuma, e não consta nada disso no nosso contrato de concessão.

Mas eu queria ouvir a ANAC, que é o nosso órgão regulador, e o Adriano levantou a mão, e acho importante ouvi-lo com relação aos *slots* e da capacidade do aeroporto, porque justamente é nosso órgão regulador e, porque é, de fato, quem administra - junto com o operador aeroportuário e o Decea - essa questão de alocação de capacidade do aeroporto.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Só mais uma pergunta para você, Ronei. E na questão - que nem é dessa audiência -, mas vou aproveitar o ensejo de vocês estar conosco. O que será feito sobre o Campo de Marte?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Importante. Estava me esquecendo de falar do Campo de Marte.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Você esqueceu, não é?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Muito bem lembrado, Vereadora, obrigado. Campo de Marte é um aeroporto também superestratégico. Logicamente menor do que Congonhas, é um sítio aeroportuário menor, mas tem uma importância fundamental para a

aviação de negócios e para a aviação executiva do nosso país.

A Terminal São Paulo tem vários aeroportos que atendem a aviação executiva, não só Congonhas e Campo de Marte, tem também o aeroporto Catarina, lá em São Roque; tem em Jundiaí; tem em Campinas; Bragança Paulista...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Ainda não temos uma locomoção rápida, a não ser que se pegue um helicóptero e vá descer no seu prédio, sei lá. Mas, em termos assim de localização, Campo de Marte e Congonhas estamos no Centro, no coração da cidade de São Paulo.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Centrais. Sem sombra de dúvida. Lá no Campo de Marte, os investimentos estimados, e ele está num outro bloco, não está no bloco de Congonhas, ele está junto com Jacarepaguá, na Barra da Tijuca, e são 330 milhões de investimentos previstos só para o Campo de Marte, processo cem por cento de conformidade também. Logicamente que não é para aviões de grande porte, porque lá não comporta aviões de grande porte, é só para aeronaves de pequeno porte.

Vamos colocar, finalmente, os voos por instrumentos. Hoje o Campo de Marte só opera com operações visuais.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Sim, de pequeno porte. Ah, sim, só visuais, isso é importante.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Vamos colocar lá voos por instrumentos, com os níveis mais altos de segurança que temos no mundo.

Então, de fato, essa rodada é muito emblemática para o Brasil; muito emblemática para São Paulo, porque temos dois grandes aeroportos, importantes aeroportos encravados no Centro da cidade de São Paulo; cada um na sua região, mas Campo de Marte também recebe todos esses investimentos. E ele tem, obviamente, as suas possibilidades de expansão, embora limitadas por suas características, claro, a pista é muito menor, a sua área é muito menor, mas ele vai para essa concessão, junto com Jacarepaguá, no Rio de Janeiro.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Perfeito. Então vamos ouvir, agora, o Sr.

Adriano.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Sim, o Adriano, por gentileza.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Adriano, dê boas notícias para nós.

O SR. ADRIANO MIRANDA - Obrigado, Vereadora. Só para reforçar o ponto que o Ronei colocou em relação à aviação geral.

Regulatoriamente, ou seja, no contrato de concessão, lá nenhuma inovação. Estamos utilizando o mesmo modelo de contrato que é utilizado para as demais rodadas, o qual prevê, como o próprio Ronei mencionou, a obrigatoriedade da concessionária sub-rogar todos os contratos de concessão geradas e existentes, não só da aviação geral. Isso é para garantir uma segurança jurídica para quem contratou, lá atrás, com a Infraero, e, assim, tenha garantido ali e preservado suas contratações.

E, em relação ao crescimento da demanda, o que há de obrigação, no contrato, é a realização dos investimentos que, eventualmente, podem, ou melhor, que devem, na verdade, garantir e possibilitar o crescimento dessa demanda. Mas não existe, no contrato também, nem a garantia do crescimento da demanda, ou coisa que o valha. É um risco que está ali com o concessionário. Ele deve buscar, obviamente, o crescimento; buscar mesmo que a demanda cresça, a obrigação dele é realizar os investimentos que permitiram isso.

Era só para fazer esses esclarecimentos, Vereadora. Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Só uma pergunta para você. Na questão da aviação geral, os contratos, ou sei lá, cada empresa tem o seu contrato, por exemplo, eu tenho uma empresa e o concessionário me chama no término desse contrato. Tudo bem. Se eu não entrei de acordo, não deu certo, ele pode trazer outra empresa ali, mas ele não vai tirar essa anterior do sistema. Digo assim: não vai tirar essa empresa, mas poderá vir outra. Minha pergunta é essa. Estou frisando para ver se vocês não vão tirar a questão da aviação geral do aeroporto do Congonhas. É isso que eu digo.

Porque, de repente, eu não entro em acordo com você lá na frente, que é o Concessionário. Eu sou a dona da empresa e não entrei em acordo com você. O que acontece?

O que está dentro desse sistema de concessão?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Vamos lá Vereadora. Esse ponto, bom, veja, primeiro vai ser uma negociação privada, entre duas instituições privadas.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Entre dois, isso mesmo.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Uma empresa de táxi aéreo e o concessionário do aeroporto. Então é muito parecido aos contratos administrativos normais, como é o de um shopping center; como é de aluguel, algo parecido com isso.

Em havendo acordo, primeiro que esses acordos serão honrados até seu fim, não haverá quebra de contrato, não haverá insegurança jurídica.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Sei. Isso eu já entendi.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Quem tem contrato será respeitado até o final. Ao final desse contrato, abre-se uma negociação. Se essa negociação for frutífera, será celebrado um novo contrato e aquele operador continuará ali. Se não for frutífera, esse contrato será extinto por decurso de prazo e aquele operador sai dali e vai operar em outro aeroporto. Ele não precisa, necessariamente operar em Congonhas. Ele pode operar no Campo de Marte, pode operar no Catarina, em outros aeroportos da Terminal São Paulo.

É claro que operar em Congonhas é mais lucrativo, é mais vantajoso, vale mais operar em Congonhas. Claro que vale mais operar em Congonhas, assim como vale mais morar na Vieira Souto e Ipanema, no Rio de Janeiro.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Ah, eu também não queria mais na Vieira Souto, nem Ipanema, eu prefiro morar aqui mesmo no Paraíso, que está melhor.

A minha pergunta é essa. De novo, vou perguntar, Ronei, não deu certo, eu não me adaptei com o sistema, meu contrato acabou, fui embora para outro lugar. Quem entra no meu lugar? É a outra empresa da aviação geral, ou vocês vão eliminando por etapa, no decorrer dos anos?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Não. Essa é uma área aeroportuária que vai ficar à disposição da concessionária. Ela pode colocar outra empresa da aviação geral, ela

pode colocar...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Ou pode não colocar.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Pode não colocar também.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Ah, mas então...

- Manifestações concomitantes ao microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Ele vai sair de qualquer jeito, mais ou cedo ou mais tarde, depende de não sei quem tem contrato, quem não tem, mas, com o tempo, Ronei, na verdade...

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Mas, Vereadora, não é o que temos visto nos outros aeroportos. Vou dar um exemplo: existe um grande empresário brasileiro que tem um hangar em Guarulhos. Uma família de grandes empresários brasileiros que têm um hangar em Guarulhos, alugado, desde a época da Infraero. A Concessionária de Guarulhos lá chegou e esse contrato vem sendo reformulado, já tem dez anos de concessão em Guarulhos, e eles não foram expulsos de Guarulhos, em hipótese alguma.

Assim como também, quem tem hangar, hoje, em Curitiba, quem tem hangar em Navegantes ou Foz do Iguaçu, também têm mantido os contratos. Não vemos esse movimento de expulsão. Aqui, em Brasília mesmo, temos diversos táxis-aéreos que estão há décadas, bem como novos táxis-aéreos que entraram...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Sim, podem vir novas empresas...

- Manifestações concomitantes ao microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Não estou dizendo que não venha, que se troque essas empresas, não estou dizendo isso.

- Manifestações concomitantes ao microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Porque você disse para mim que não vão tirar a aviação geral. Sou médica sanitária, mas estou na vida pública há mais de 30 anos, sei como as coisas funcionam. Nós achamos que é assim e, de repente, quando você vai ver, o negócio de cozido passou para assado.

Então acho que de dois anos para cá, olha, depois, de 30 anos de vida pública, temos por muito bem escrito nos papéis o que podemos e o que não podemos; o que vai ser feito e o que não vai; porque, senão, as palavras vão ao vento e, depois, os problemas, Ronei, permanecem na Cidade, por mais que cuidemos.

Por exemplo, nós, Vereadores, assim como você, pessoas públicas, ao mesmo tempo podemos não estar mais aqui; você mesmo, talvez, não esteja mais ali; por isso temos de deixar bem detalhado num projeto de longo prazo, com as questões bem seguras e bem escritas no papel. Não adianta, depois, eu discutir com o cara que bateu martelo “Ah, mas isso não estava na concessão; aquilo não era bem assim”. Você entende meu ponto de vista? Eu não entendo muito de aviação, eu entendo da qualidade de vida das pessoas, como médica pediatra e sanitarista, e Vereadora, eu sei que o Parlamentar tem de cuidar da vida das pessoas. Só estou discutindo isso porque, na matéria que li, a aviação geral seria retirada. Você diz que não. Então é isso que eu queria deixar bem escrito.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - É muito importante sua colocação, mas temos de tomar certo cuidado também com o papel do Poder Público. Será que é competência do Poder Público, será que é papel do Poder Público, tutelar ou não a permanência de uma empresa privada, a empresa de táxi-aéreo que fornece fretamento de aeronaves, temos de garantir que ela esteja presente no aeroporto de Congonhas? Será que isso não é uma atividade da própria iniciativa privada?

Assim: compete à União, compete ao Estado e ao Município, garantir a presença de uma determinada empresa, ou de um determinado grupo de empresas, dentro de um ativo que é escasso, que é altamente demandado por toda a sociedade? Quer dizer, não seria melhor deixar o próprio mercado falar quem deve ficar ali no aeroporto de Congonhas?

Eu, particularmente, acho que o taxi aéreo vai continuar lá, mas vai continuar por um imperativo de mercado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Sim.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Pois quem contrata táxi-aéreo é

inelástico a preço, geralmente são pessoas muito ricas que, independente do preço que se pague, a hora dessa pessoa vale muito, e ela vai pagar um preço para poder estar lá, obviamente. Um preço que eu não posso pagar, nem meus colegas podem, mas esses empresários podem pagar e, certamente, ficarão por imperativo econômico no Centro de São Paulo. Jamais deixarão e jamais sairão dali. Então o que existe são incentivos para que eles fiquem ali.

Agora, falar de uma tutela pública, de uma tutela federal ou estadual, e até mesmo municipal, de modo a garantir, a proteger essa iniciativa privada de estar lá dentro não me parece um papel muito adequado para o estado brasileiro.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Nem estou dizendo que tem de proteger ou não proteger. A matéria que li e que me preocupou, e não foi nem a empresa que me procurou, as questões dos moradores. Seguinte: você diz que não, quando na matéria, se não me falha a memória, foi semana passada na *Folha de S.Paulo*, e me chamou a atenção. E outra coisa que vou dizer, até para terminar minha fala, pois ainda teremos mais um orador, é o seguinte: tenho visto, estou há quatorze anos na Câmara, foram feitas concessões, eu mesma aprovei várias concessões e privatizações do Município, acho que são muito salutares e importantes, mas algo que temos de pôr na cabeça - e eu mesma já pus na cabeça e discuti algumas vezes com o Sr. Prefeito - é que temos de ter um Conselho, dentro desta Câmara para avaliar esses contratos de concessão. Porque as pessoas vão indo lá e vão fazendo e ninguém dá mais nenhuma explicação para nós, Vereadores.

Só que, veja, nós, Vereadores, temos de nos sentir mais confortáveis em saber, e não preocupados em não saber. Eu estou preocupada porque eu votei e, de repente, eu votei uma coisa que, depois, não vejo mais o que acontece. Você, para pedir para ver o que está acontecendo, para você ver o contrato, é uma série de dificuldades que se encontra. É um tal de requerimento para lá; requerimento para cá; é papel para lá, papel para cá; imaginem vocês, e cada um fala uma coisa diferente.

O que eu gostaria de deixar claro para você, Ronei, é que, nesse sentido, há determinados pontos nessas concessões e eu, daqui pra frente, sobre as próximas concessões

que acontecerem dentro da cidade de São Paulo, precisam estar bem explícitos, escritos, tipo "o que se pode fazer e o que não se pode fazer". Não é nem para defender "a" ou "b".

Por exemplo, do parque Ibirapuera, próximo a mim, pois moro no Paraíso e frequento muito lá. Eu já vi que melhoraram muitas coisas, mas você já está me falando que outras tantas coisas não estão dentro do papel que deveriam estar. E também outras concessões me deixam muito aflita. Essa é a minha questão.

Só estou lhe dizendo, Ronei, e você vai falar para mim "Ah, mas isso não faz parte da questão da concessão, de se pôr no papel", mas considero que, daqui pra frente, vou discutir aqui na Câmara. Não faço muito parte da política urbana, mas é algo que temos de discutir essa questão de ZOE's que não podem mais ficar no "faz o que se quer" e, depois, as pessoas vêm aqui brigar.

Acho assim, repito, temos de deixar bem escrito, dentro disso, o que é função da pessoa que acatou a concessionária, e o que não é da competência deles. Temos de nos basear nisso para que possamos, pelo menos, cobrar de quem de direito. A minha função é votar e cobrar de alguém, pois alguém está cobrando de mim. Portanto, eu preciso cobrar de quem está escrito ali, no contrato.

Então é isso. Não quero dizer que essas coisas do Executivo, eu sei que é para uma minoria da população, que tem dinheiro, que não é meu caso, nem helicóptero eu tenho, nem aviãozinho, e nem quero, pois é só despesa. Ou se é muito rico para poder ter tudo isso, ou então, não tem.

O que estou dizendo é que, daqui pra frente, temos de pôr as coisas muito bem distintas no papel, só isso no papel. Só isso, Ronei, e te agradeço.

Mais uma pergunta e aí podemos terminar. (Pausa)

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) - Tá bem, pode vir falar. (Pausa) Quem?

Precisa mudar também. Pode chamar ele de novo.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – O senhor quer falar também? Então, vão os dois para falar, e depois eu vou pôr o Secretário da SMUL, e nós daremos por terminada a nossa audiência pública.

O SR. FLÁVIO PIRES – Muito obrigado, Vereadora Sandra. Eu venho aqui trazer o contraditório. O Secretário abordou algumas questões que tocam diretamente na aviação geral, e eu gostaria de fazer duas considerações. A primeira delas, como muito bem citou o Secretário, é sobre o hangar existente hoje no Aeroporto de Guarulhos, que foi feito para a aviação geral. Pessoalmente, eu tenho um grande envolvimento com isso, porque quem construiu esse hangar fui eu mesmo quando eu trabalhava para uma instituição financeira.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Onde isso? Em Guarulhos?

O SR. FLÁVIO PIRES – O hangar da aviação geral que existe lá da aviação executiva, de uma importante instituição financeira aqui do País foi construído durante a minha permanência, e eu fui responsável pela obra, e ela só foi possível porque no Plano do Aeroporto de Guarulhos existia uma previsão de áreas para a aviação geral. Isso, então, só foi possível por esta única razão: não ter acontecido para a concorrência. Não existe uma previsão por escrito de que existirão áreas preservadas para a aviação geral e, para o futuro concessionário, são os grandes aviões cheios de passageiros que trazem mais receitas comerciais, a do pãozinho de queijo, a do cafezinho, a do estacionamento, a melhor parte do aeroporto.

Portanto, partindo dessa lógica empresarial, por que ele utilizaria as áreas do aeroporto para aviões menores, que não produzem essas receitas, não tendo uma previsão de que essas áreas serão preservadas? Como falou o Secretário, o táxi aéreo também é importante, porque é um serviço das empresas aéreas, portanto também privados, mas também é um serviço público, também é uma autorização, tal qual uma concessão, dada pelo Poder Público. Só se explora táxi aéreo e linhas aéreas quando o setor público autoriza.

Eu faço esse reparo nessas duas situações e respondo ao Sr. Adriano, da ANAC, que afirmou que não houve previsão expressa de áreas reservadas e, portanto, reservadas. Mas houve, sim – em várias rodadas que antecederam esta sétima –, em Campinas, em Salvador e

em Florianópolis. Para nós, só existe um propósito do porquê isso não foi feito para Congonhas: porque está escrito no edital que a vocação do Aeroporto de Congonhas será para aviação das linhas aéreas. Isso está escrito expressamente nas diretrizes dadas pelo próprio governo em seus estudos econômicos. Se por um lado nós não queremos proteção, preservação ou reserva de mercado, como ele falou, se deixar como está, o que vai acontecer será uma reserva de mercado para as linhas aéreas, porque a lógica empresarial do futuro concessionário vai ser o de obter maiores receitas e isso está, evidentemente, ligado às grandes empresas aéreas.

Então, como eu já disse, Congonhas vai ser uma cidade que só vai ter ônibus para poucas localidades; não vai ter táxi, não vai ter carro particular nem os demais meios de mobilidade aérea que hoje existem. Esse é o ponto. Lembrando que aviões menores trazem menos incomodidade, menos ruído e menos impacto ambiental, e talvez tudo isso pudesse estar sendo equilibrado com o aumento da aviação geral e não a sua diminuição. Lembrando que os contratos são válidos até 2025/2027 e por essa mesma lógica empresarial; depois disso, o concessionário vai buscar maximizar aquilo que trouxer mais receita, ou seja, não vai renovar os contratos. Esse é o nosso temor.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Obrigada, Sr. Flávio.

Tem a palavra o Sr. Paulo Uehara, da Associação dos Moradores da Vila Nova Conceição.

O SR. PAULO UEHARA – Boa tarde. Nós tivemos uma reunião com a ANAC e com a Infraero no ano passado, quando nós tomamos conhecimento da Curva de Ruído. O PZR – Plano de Zoneamento de Ruído, validado em 2019, dizia quando o avião tinha que percorrer certa distância e atingir 3.900 pés. Do ano passado para cá, o Decea fez uma mudança nesse procedimento de decolagem e agora, assim que o avião conseguir chegar à altitude de 3.900 pés antes de atingir a distância, ele já pode fazer a curva, e isso espalhou ruído pela Cidade inteira. O que nós propomos é que o novo concessionário instale sensores de ruído nas regiões da cidade de São Paulo para que nós possamos, de fato, dimensionar esse ruído, porque nós

não sabemos como esse PZR atual foi dimensionado. Daí a nossa sugestão de que esteja no edital a instalação de novos sensores e, mais do que isso, que as associações participem da dessa decisão, porque não adianta falar que vão instalar e ser instalado apenas um.

Nós temos saída do aeroporto para a zona Sul, do lado da cabeceira 17, cabeceira 35. Por isso, as associações gostariam de participar da construção da colocação desses sensores, que podem ser cinco, seis, dez, não sei quantos. Para saber, nós precisaríamos ter um estudo técnico que mensurasse quantos sensores seriam necessários para medir o ruído provocado pelas aeronaves; se 30 sensores em uma cabeceira e 30 em outra. Só assim, de fato, nós vamos saber do impacto que esse ruído provoca na população, se é mais de 85 decibéis, se isso vai comprometer o sono dos trabalhadores. Nós vamos ter condições de avaliar e debater. É o que nós pedimos.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Obrigada, Paulo.

Eu vou lhe dizer uma coisa, Ronei. Eu moro a três quadras do Quartel General do Exército, no Ibirapuera. Quando o helicóptero é usado lá, parece que o barulho está dentro do meu quarto e, quando é pouso de emergência, parece que está acontecendo dentro da minha cabeça. Isso às cinco e meia da manhã, um barulho que parece uma metralhadora em cima do prédio onde eu moro. É tão absurdo o barulho que eu acho que quem chegou foi o Presidente ou alguém muito importante a ponto de o helicóptero poder parar ali.

Eu sou guarulhense e estive na inauguração do Aeroporto de Guarulhos, uma festa que prometeu trazer investimento para Guarulhos e um monte de outras coisas, mas só trouxe pepinos e problemas. Guarulhos não recebe nada por esse aeroporto e, se formos calcular os problemas que ele traz, eu não sei lhe dizer se o impacto econômico é maior do que o valor que a Prefeitura paga pelos prejuízos. Inclusive vocês devem estar em briga com o Prefeito, o Guti. Apesar de que o Aeroporto de Congonhas, na época em que eu era menina e ia lá esperar os parentes que chegavam de Portugal, era mato para todo lado.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Mas eu acho que a Prefeitura está errada nesse ponto, pois ela deveria proibir isso. Não é só culpa do aeroporto, que tem que existir e é importante para uma cidade, mas, ao mesmo tempo, a Prefeitura tem que começar a perceber que não existe só o impacto econômico, uma vez que também há prejuízo para ela. O professor Paulo Saldiva explicou que nós teríamos que ter uma calculadora para computar os prejuízos, que vão ser muito maiores do que os lucros.

Isso não é culpa sua, Ronei, porque você está fazendo o seu papel. Agora, sobre os sensores, questionamento do Paulo, é possível isso dentro da concessão?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Sim, Vereadora. O Sr. Paulo Uehara também levou à Alesp esse ponto, que já foi discutido e levado ao Decea. Agora nós só estamos discutindo se isso é competência institucional da concessionária, já que a aviação aérea não faz parte do objeto da concessão. Nós estamos identificando de quem é a competência legal para esse tipo de ação; sendo ela da concessionária ou seja do Decea, nós vamos avançar nesse assunto e agradecemos ao Paulo a sugestão, que já levamos ao chefe do Decea, Brigadeiro Fiorentini, que já está avaliando.

De fato, existem alguns sensores instalados, mas que hoje são gerenciados pelo provedor da navegação aérea, no caso, o Decea. Havendo o aumento desses sensores, o que seria muito bem-vindo e bastante providencial, ficaria a cargo do Decea também fazer esse aumento. Nós já estamos conversando com eles e, se for possível colocar isso na concessão, obviamente tem que ver se cabe no objeto da concessão; já há uma discussão jurídica com relação a isto, se esse tipo de sensor pode ser atribuído como competência do objeto da concessão e, portanto, ir para dentro do contrato.

Nós vamos resolver isso, mas, de um jeito ou de outro, a sugestão é muito bem-vinda e ela vai ser endereçada, com toda a certeza.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Eu não sei se é na concessão ou em outro órgão, mas, quando alguém for reclamar, como fez o Sr. Paulo, tem que saber aonde ir. Nós Vereadores temos uma dificuldade de ir a um lugar resolver um problema. Mesmo sendo base,

às vezes são mais de 10, 12 visitas, e é um empurra-empurra, para lá e para cá. Imaginem se tivermos que ir à ANAC ou outro órgão. Quando o meu marido era deputado, ele era o meu salvador da pátria, e eu tinha muito acesso para questionar, mas agora fica muito difícil. Por isso, temos que dar nome aos bois, saber quem são os responsáveis por isso, porque tem que ter pessoas responsáveis. Isso é muito importante, e eu vou ficar atenta.

Você quer falar, Sr. José Armênio?

O SR. JOSÉ ARMÊNIO DE BRITO CRUZ – É rápido, Vereadora. Novamente agradecê-la pela iniciativa desta audiência e, em nome do Secretário de Licenciamento e Urbanismo, Sr. Marcos Gadelho, só concluir algumas questões que foram abordadas, além de esclarecer o que eu falei no começo da audiência. Eu procurei mencionar que a cidade de São Paulo tem os seus instrumentos de regulação, que foram disciplinados no Plano Diretor Estratégico e na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Que nós aprovamos aqui.

O SR. JOSÉ ARMÊNIO DE BRITO CRUZ – Sim. Os projetos são aprovados aqui, e essas leis nos dão competência e a responsabilidade de aprovar cada projeto...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Não, mas vocês já mandam cada projeto do Plano Diretor estudado por vocês.

O SR. JOSÉ ARMÊNIO DE BRITO CRUZ – Exatamente.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Nós simplesmente fazemos algumas adequações. O que eu acho é que essa questão da ZOE tem que ser mudada. Eu não posso fazer qualquer coisa em uma Zona se eu libero para outras coisas no entorno. Nós estamos tendo esse problema com o Palmeiras, mas eu não tenho culpa disso.

O SR. JOSÉ ARMÊNIO DE BRITO CRUZ – Só complementando, não é que na ZOE se pode fazer qualquer coisa, ela é uma Zona de Ocupação Especial, e é isso que eu quero complementar ao que disse o Secretário Ronei...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – O que seria uma Zona Especial, então?

O SR. JOSÉ ARMÊNIO DE BRITO CRUZ – ...da necessidade da execução de um

Plano de Intervenção Urbana para se determinar o que se pode fazer lá.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Ah, bom.

O SR. JOSÉ ARMÊNIO DE BRITO CRUZ – Não é uma Zona onde se pode fazer qualquer coisa. Na nossa gestão, nós fizemos um rol de grandes concessões na cidade de São Paulo, e todas elas foram precedidas de PIU, ou seja, o Pacaembu...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Nem me fale de PIU que eu já saio piando aqui...

O SR. JOSÉ ARMÊNIO DE BRITO CRUZ – Então, vamos lá. O Pacaembu foi concedido...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – ...porque o PIU vocês só fazem com potencial construtivo.

O SR. JOSÉ ARMÊNIO DE BRITO CRUZ – Não. Deixe-me concluir.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Ninguém faz o potencial de malha viária. Só se constrói, só se constrói.

O SR. JOSÉ ARMÊNIO DE BRITO CRUZ – Desculpe...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – E só gente, só gente; avenida, nenhuma.

O SR. JOSÉ ARMÊNIO DE BRITO CRUZ – Na verdade, os PIUs estudam também malhas viárias com o auxílio da CET, mas eles determinam a possibilidade de uso e ocupação na área, como, por exemplo, o Pacaembu e os PIUs feitos pelos terminais, que geraram a possibilidade de concessão do terminal. Nós estamos aqui prontos a esclarecer, para quem quiser, esse instrumento, que, na verdade, mediria o impacto de qualquer intervenção no perímetro determinado pelo PIU teria na cidade.

Ao que também a colega da associação mencionou, eu esclareço que o PIU não analisa só o que está dentro da área determinada como ZOE, mas também se há vizinhança, se há uma ZER – Zona Estritamente Residencial, se há uma Zona Mista; ou seja, o que há na circunvizinhança do equipamento que pode vir a ser objeto da concessão.

Complemento ainda dizendo que nós da Secretaria não recebemos nenhuma

consulta prévia com relação ao Aeroporto de Congonhas nem em relação ao Aeroporto de Marte.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Eu vou mandar para vocês o requerimento.

O SR. JOSÉ ARMÊNIO DE BRITO CRUZ – Eu não estou cobrando da senhora, Vereadora.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Não, não, mas agora eu estou curiosa.

O SR. JOSÉ ARMÊNIO DE BRITO CRUZ – Eu estou mencionando que uma consulta prévia com relação às áreas de Congonhas e às áreas de Marte certamente gerariam uma segurança bem grande na matriz de risco da concessão, porque as demandas de licenciamento, os limites de construção dentro da Zona de Ocupação Especial seriam explicitados em uma consulta prévia.

Apesar de não termos sido previamente consultados sobre Congonhas nem sobre Marte...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Deveriam.

O SR. JOSÉ ARMÊNIO DE BRITO CRUZ – ...estamos à disposição para qualquer informação. E repito: o Projeto de Intervenção Urbana é um instrumento do nosso Plano Diretor muito eficiente na determinação e na concessão de equipamentos; não só da construção, mas da concessão de equipamentos, como nós fizemos na nossa gestão para diversos equipamentos na cidade.

Obrigado, Vereadora.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Eu que agradeço. Na verdade, eu volto a falar que todos têm que entrar nessas negociações, porque senão fica tudo meio picadinho. Mas nós vamos melhorando.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – A Câmara aprova. Normalmente vocês vão...

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Tadeu) – Não, a Infraero, não. Depois eu falo com

você.

Eu quero agradecer e me desculpar por qualquer coisa; é o meu gene italiano de falar. Há mais de 30 anos na vida pública e mais de 60 de idade, eu estou ficando meio desacorçada de tanto discutir e pouco resolver; se nem o que está no papel sai, imagina o que não está.

Eu agradeço muito a simpatia e a disponibilidade ao Adriano. Eu mesma vou marcar uma audiência no Ministério Público para levar as suas reivindicações, e vamos ver o que o pessoal vai conversar conosco.

Agradeço a presença de todos. Muito obrigada.
