



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE

PRESIDENTE: AURÉLIO NOMURA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 20/09/2022

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Qualidade de som incompatível com a transcrição
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Bom dia a todos.

Estão presentes a Vereadora Ely Teruel e Aurélio Nomura na Presidência. Na qualidade de membro da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 26ª Audiência Pública do ano de 2022.

Informo que esta audiência está sendo transmitida ao vivo pelo portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br/transparencia/auditorios-online; pela TV Câmara São Paulo, canal digital 8.3; e pelos canais da Câmara Municipal de São Paulo no YouTube e no Facebook.

Esta audiência vem sendo publicada diariamente, desde o dia 2 de setembro no *Diário Oficial da Cidade*.

As inscrições para os pronunciamentos foram devidamente abertas no *site* da Câmara Municipal de São Paulo, desde 5 de setembro do presente ano, no endereço <http://www.saopaulo.sp.leg.br/audienciapublicavirtual>. Também poderão ser feitas de forma presencial com os secretários da Comissão que se encontram ao lado esquerdo da mesa.

Foram convidados para esta audiência diversas autoridades, os Srs.: Hélio Paes de Barros Junior, Presidente da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, neste ato representado pelo Sr. Fued Abrão Junior, Superintendente do Meio Ambiente; Ronei Saggiaro Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil; Coronel Aviador Mauro Carrilho de Moura, do Centro Regional de Controle do Espaço Aéreo do Sudeste, neste ato representado pelo Coronel Moreira; Fabio Vinicius Scatolini, do Programa de Pós-Graduação de Engenharia de Infraestrutura Aérea – ITA, agradeço a presença, pois veio especialmente do Rio de Janeiro para participar dessa audiência pública; Dra. Raphaela José Cyrillo Galletti, Presidente da Comissão do Meio Ambiente da OAB-Pinheiros; Ruy Amparo, Diretor de Segurança de Operações de Voo, representando a Associação Brasileira de Empresas Aéreas – Abear; Claudia Cahali, representando a Associação de Moradores de Moema – Vila Moema; Maria Helena do Amaral Osório Bueno, representando a Associação de Moradores do Alto de

Pinheiros; Paulo Roberto Uehara, representando a Associação dos Moradores da Vila Nova Conceição; Edwaldo Sarmento, Presidente da Associação dos Moradores do Entorno do Aeroporto de Congonhas.

Passemos à pauta: Audiência Pública para discutir os sobrevoos diários de aviões no entorno do Aeroporto de Congonhas, Jabaquara e demais bairros do entorno em curva acentuada e em baixa altitude causando enorme ruídos em função da mudança da decolagem e o aumento do número de viagens, conforme Requerimento 29/2022, de minha autoria, aprovado em 10/08/2022, pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Passo a palavra ao Sr. Fued de Abrão Junior, Superintendente do Meio Ambiente, da Infraero.

O SR. FUED ABRÃO JUNIOR – Bom dia a todos.

É uma satisfação estar com vocês. Em nome do Vereador, cumprimento todos os demais.

A Infraero vem tratando desse assunto ao longo das comissões junto à comunidade. Estamos aqui realmente para trazer algumas atualizações em relação à temática. Como eu dizia, a Infraero vem atuando no âmbito das comissões junto à comunidade, buscando exatamente um ponto em comum, exato, naquela questão relacionada àquilo que compete ao Aeroporto.

Sabemos que a questão aeronáutica no país tem diferentes atores. Então, nós temos o espaço aéreo, temos também a infraestrutura aeroportuária e também as políticas relacionadas à agência reguladora. Por parte da Infraero, o que nós queremos trazer para vocês são algumas atualizações com relação àquilo que cabe ao Aeroporto.

Na última reunião da comissão nós tínhamos informado com relação à contratação dos serviços de monitoramento. Esse serviço já foi contratado, estamos em fase de implantação. E a ideia é ter pontos fixos instalados em três bairros, em três pontos interessantes ou de maior reclamação e, também, pontos móveis para que possamos ter um espaço e mostrar o que representa realmente, aquilo que tem sido pontuado pela população.

Sabemos que o tempo da Infraero nesse processo é relativamente curto. Tivemos

uma concessão recente e, a princípio, se tudo correr conforme programado, talvez em dezembro tenhamos aí a assinatura do contrato com a nova operadora que passará a operar o Aeroporto de Congonhas a partir do ano que vem. Mas até lá, tudo o que for possível no âmbito da atuação da Infraero, nós faremos.

Haverá uma próxima reunião da comissão no dia 28 de setembro. Pretendemos já trazer algumas informações com relação a possíveis pontos de instalação desses equipamentos de monitoramento. Estamos falando de um contrato de um ano. É claro que podemos ser absorvidos, digamos assim, pela nova operadora. Mas o que nós queremos é gerar dados mais factíveis para que possamos de fato discutir o assunto dentro de uma métrica mais apurada, digamos assim.

Esse contrato, como eu coloquei, já foi assinado. Estamos em fase agora de estudo locacional desses pontos. Sabemos também que, com relação a essa questão de ruído, tivemos aí uma associação com a possibilidade de alteração de rotas. Essa é uma questão que o Decea pode esclarecer melhor. Mas nós temos, hoje, um movimento operacional em Congonhas muito aquém do que registramos em 2019.

A aviação sofreu muito com a pandemia. Conseqüentemente, nos anos de 2020 e 2021, nós tivemos uma queda significativa das operações. Isso acaba trazendo um maior conforto, digamos assim, e a população acaba acostumando um pouco mais com esse menor nível de ruído, em decorrência da queda do setor. E agora nós observamos uma retomada.

Então existem esses dois fatores. A retomada da aviação, nós processamos, para vocês terem uma ideia, em 2019, cerca de 2017 movimentos; em 2021, pouco mais de 97. Enfim, hoje a gente está em torno de 125 mil movimentos. Então, ainda assim, muito aquém daquilo que registramos 2019. E a questão, eventualmente, de algum procedimento operacional em decorrência dessas novas trajetórias: pouso, decolagem, enfim, aproximação final em Congonhas.

Já observamos, com base nas contribuições, nas reclamações, nos registros de ocorrência que recebemos dentro dos canais oficiais, que nós disponibilizamos, e conseguimos

então fazer uma amostragem e pontuar quais são as áreas que realmente hoje nós temos mais essas ocorrências.

Observamos também que dentro daquele limite das curvas de ruído, que é o instrumento de planejamento urbano, algumas reclamações estão fora. Na verdade uma quantidade até significativa de reclamações estão fora dessa curva de ruído. E isso dificulta o operador aeroportuário de atuar. De fato, nós temos uma limitação como operadores, sabemos que o Aeroporto pertence à União, e a Infraero, nesse momento, é uma administradora.

Então, temos que discutir aqui também quais as ações que poderão ser implementadas diante dessa situação, quando temos reclamações fora dessas curvas de ruído.

Ali no bairro de Ibirapuera, naquela região, a gente observa alguns pontos representativos com relação à ruído aeronáutico. Com base na implantação do sistema de monitoramento, nós conseguiremos captar e ter dados mais precisos, para que a gente possa discutir, no âmbito, num fórum técnico e também com a população, quais medidas seriam interessantes ou possíveis de serem implementadas.

Sabemos aqui que a terminal São Paulo é complexa. Há Guarulhos, Campo de Marte e eventualmente São José dos Campos, e tudo isso operando junto com Congonhas. Então, não é uma tarefa simples achar uma solução ou procedimentos que sejam de abatimento de ruído, por exemplo.

Mas estamos aqui à disposição para poder apoiar nessas tratativas e dar o melhor encaminhamento possível naquilo que cabe à administração aeroportuária.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Okay. Muito obrigado.

Gostaria também de mencionar a presença do Coronel Mauro, representando o Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Obrigado pela presença.

Tem a palavra o Sr. Ronei Saggiore Glanzmann.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Muito bom dia, Vereador Paulo Frange.

Estão todos me ouvindo bem no plenário? Bom dia a todos.

Queria cumprimentar o Vereador Paulo Frange, Presidente desta comissão e também o Vereador Aurélio Nomura, que é o autor desse requerimento tão importante e relevante, numa discussão tão importante para a sociedade de São Paulo; e cumprimentar também aqui o Coronel Mauro, nosso representante do controle do espaço aéreo, os Sr. Ruy Amparo, da Abear; e o Sr. Fued, nosso colega da Infraero, que acabou de falar. Em nome deles, eu cumprimento todos que estão nos ouvindo.

Bom dia a todos. Nós temos aqui realmente um assunto muito importante e relevante, do ponto de vista da política pública setorial. Congonhas é o centro da aviação civil brasileira. É o nosso principal aeroporto, juntamente com Guarulhos, claro. É um dos principais aeroportos da Aviação Civil Brasileira. Tem todo um mercado brasileiro de aviação civil que depende do Aeroporto de Congonhas. E logicamente, assim como diversos outros aeroportos no mundo, Congonhas está muito bem localizado no centro de uma grande metrópole, da maior metrópole da América Latina, que é a cidade de São Paulo. Isso traz infinitas vantagens para seu usuário, para as companhias aéreas que ali operam, para os passageiros e para pessoas que buscam se deslocar de e para São Paulo. Mas, por outro lado, isso traz grandes desafios em termos de política pública, de harmonização nesse convívio entre aeroporto e cidade, porque ali ao redor de Congonhas, aqueles bairros próximos ali e alguns nem tão próximos assim, já um pouco mais distantes, sofrem bastante com a questão do ruído aeronáutico.

O ruído aeronáutico é uma questão que não é só de São Paulo. Isso acontece mundo afora. Rapidamente aqui fazendo minhas anotações, lembrei-me do Aeroporto de LaGuardia, em Nova Iorque, que também é localizado muito próximo ao centro da cidade. Lembrei-me do aeroporto Aeroparque, em Buenos Aires; do Aeroporto de Orly, em Paris; do Aeroporto Nacional Reagan, em Washington; do London City, na Cidade de Londres e do Love Field, em Dallas.

Poderia citar aqui mais uma dezena e talvez até centenas desses aeroportos. Eles têm essa peculiaridade. São extremamente importantes por estarem localizados em centros de metrópoles relevantes no mundo, porém trazem desafios em termos de harmonização. No Aeroporto de Congonhas, nós trabalhamos aqui em termos de política pública para que ele seja

referência mundial nesse convívio harmônico entre cidade e aeroporto. É claro que há muitos desafios aí pela frente.

Acabamos de fazer uma rodada de concessão, como o Sr. Fued muito bem colocou. A Infraero hoje é a nossa operadora desse aeroporto e deixa de ser, a partir de meados do ano que vem. A empresa espanhola Aena ganhou o leilão, que foi feito agora no mês de agosto, e vai assumir aí a operação desse aeroporto. O aeroporto já passa por um processo bem avançado de certificação operacional. Muitas obras relativas à segurança e conforto já foram feitas agora pela Infraero e continuarão sendo feitas pela nova concessionária, no que diz respeito tanto a conforto, como à segurança operacional.

A obra de maior destaque recente, no Aeroporto de Congonhas, foi a instalação do sistema EMAS, que é aquele sistema de segurança de final de pista. Acho que todos aí de São Paulo, quando passam ali perto de Congonhas, veem aquela estrutura metálica azulada. É um pavimento, um concreto poroso que existe lá em cima, que é capaz de segurar as aeronaves, caso aconteça incidentes e acidentes de excursão de pista longitudinal.

Então, esse foi um investimento de mais de 120 milhões de reais feito pela Infraero. Mas, não só isso, a Infraero também tem investido em outros itens de segurança e conforto importantes. Só nos últimos dois ou três anos, foram investidos mais de 150 milhões no Aeroporto de Congonhas. E, agora, com a nova rodada de concessão, que foi realizada no último mês de agosto, serão investidos pela nova concessionária mais 3,3 bilhões de reais e aí sim concluindo esse processo de certificação e de conformidade, dando 100% de conformidade com as normas internacionais que o Brasil é signatário.

Então, na verdade, Congonhas caminha aí a passos largos para ser referência nessa questão de convívio harmônico entre aeroporto e cidade. É claro que a questão do ruído não envolve só o aeroporto. Boa parte das discussões que temos mantido com os representantes das associações - que eu sei que estão presentes aqui hoje e até gostaria de cumprimentá-los - são questões de discussão de navegação em rota. O aeroporto está localizado no centro de São Paulo. Então, as rotas de chegada a esse aeroporto sobrevoam realmente, os aviões sobrevoam

muitos bairros residenciais. Eu acho que o representante do Decea, o Coronel Mauro, vai comentar e explicar o que aconteceu com a Terminal São Paulo no último ano, nos últimos meses, com a implantação do sistema Neo, da nova Terminal São Paulo.

Agora, no que diz respeito especificamente ao aeroporto, o que eu posso garantir aos senhores é que o futuro de Congonhas é muito promissor. O Aeroporto de Congonhas naturalmente tende a receber, dia após dia, nova geração de aeronaves e nova geração de motores. São aeronaves mais tecnológicas, mais modernas. São aeronaves bem mais silenciosas, que emitem menos combustíveis, emitem menos resíduos de combustível. Então, essa é uma tendência mercadológica, porque as companhias aéreas, por questões de eficiência; e o passageiro, por um imperativo de preço, vai demandar e já está demandando esse tipo de aeronave, operando no aeroporto central, como Congonhas.

Refiro-me aí às aeronaves da família MAX, da Boeing, que são aeronaves de nova geração; a família Neo, da Airbus; e a família E-2, da Embraer. Realmente, ao se comparar o nível de ruído e o nível de emissão e queima de combustível dessas aeronaves, é infinitamente menor do que as aeronaves de geração anterior desses mesmos fabricantes.

Então, por um imperativo de mercado, um imperativo de demanda, um imperativo de preço, esses aviões tendem a popular o Aeroporto de Congonhas. Congonhas tende a ser o berço desses aviões da Aviação Civil Brasileira, e nós acreditamos com isso, juntamente com o processo de certificação operacional e juntamente com os investimentos que já foram feitos e serão feitos agora com a concessão, isso tudo deve levar realmente Congonhas a um patamar de excelência, em termos de convívio harmônico, com muito respeito aí a toda a sociedade.

Agora é claro que fica e ficará sempre - em todos os países do mundo acontece isso - um grande desafio de convivência. O fato de ter um aeroporto, como Congonhas, no centro de uma metrópole, traz muitas vantagens para a sociedade brasileira, para a sociedade paulistana e para a sociedade paulista, mas também traz muitos desafios. A gente sabe que não é fácil a vida de quem mora em rotas de aproximação de aviões. Realmente o ruído é muito complexo. Isso altera a vida das pessoas, altera o bem-estar das pessoas e das famílias, e tudo isso tem

que ser muito acompanhado de perto.

E é por isso que há o grupo de trabalho permanente de acompanhamento desse ruído. É o que o Fued muito bem colocou. E nós estamos investindo aí, por meio da Infraero, aprimorando os procedimentos de coleta dessas informações, para que a gente possa ter ações realmente efetivas de redução e mitigação desse ruído. Não tem como acabar com o ruído, todo mundo sabe disso, *né?* O avião é um equipamento que gera ruído necessariamente. Por mais eficiente que ele seja, por menos ruidoso que ele seja, é uma máquina, é um motor e obrigatoriamente uma turbina vai invariavelmente gerar ruído para a população ali ao seu entorno.

Porém, existem maneiras de mitigar esses ruídos. Acho que o Coronel Mauro vai comentar isso, estratégias de aproximação, de pouso, decolagem, navegação e rota. A gente pode sociabilizar, socializar esse ruído, espriar um pouco esse ruído. É claro que alguns vão reclamar, porque a situação eventualmente piora, comparado ao que havia antes. Para outros essa situação vai melhorar, porque a gente desconcentra.

Então, assim, existem políticas públicas e ações operacionais efetivas que não são novidade para ninguém, o mundo inteiro faz isso, Nova Iorque faz isso, Londres faz isso, Paris faz isso. E nós também estamos implementando isso aqui no Brasil.

É com essas breves palavras iniciais que eu queria trazer essa mensagem, de que o Governo Federal está muito atento a essa questão e, até por isso, venho aqui representar pessoalmente, como Secretário Nacional de Aviação Civil, o Governo Federal. Estamos muito atentos a isso. Mas, por outro lado, também, não podemos abrir mão de um ativo aeroportuário tão importante, tão relevante para a sociedade brasileira como é o Aeroporto de Congonhas.

Fico aí à inteira disposição, agradeço à Câmara Municipal de São Paulo e estou disponível para o debate para podermos tentar chegar num denominador comum e traçar políticas públicas efetivas para esse assunto.

Muito obrigado, Vereadores Paulo Frange e Aurélio Nomura. Ficamos à disposição dos senhores para o debate.

Obrigado novamente. Bom dia.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Muito obrigado.

Gostaria de registrar a presença da Sra. Tamara Heymann, Diretora Jurídica, dos Amigos do Parque Novo Mundo; e do Sr. Marcelo Torres, da Associação Viva Paraíso.

Quero convidar, para fazer uso da palavra, representando o Centro Regional... Perdão, quero convidar o Coronel Mauro, representando o Departamento de Controle de Espaço Aéreo. Por gentileza.

A SRA. ELY TERUEL – Presidente, Vereadora Ely Teruel, gostaria de registrar minha presença.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Pois não, Vereadora, mas já estava registrada sua presença no início da audiência pública, *tá okay?*

A SRA. ELY TERUEL – Sim, *okay*, obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Imagina.

Tem a palavra o Coronel Mauro, por favor.

O SR. MAURO CARRINHO DE MOURA – Bom dia a todos. Queria agradecer ao Vereador Paulo Frange. Bom dia também ao Secretário Ronei, aos demais representantes das ...

- Interrupção na gravação. Transcrição prejudicada.

O SR. MAURO CARRINHO DE MOURA – Eu queria me solidarizar, realmente, com o problema do ruído. Nós sabemos que é algo que afeta realmente as populações vizinhas, os moradores. E muito me alegra ver que estamos tomando o caminho de uma análise do problema de cunho multidisciplinar, tendo em vista a complexidade do problema do ruído, que deve ser abordado dessa maneira. Então, realmente, o levantamento técnico dos pontos de ruído é fundamental para que a Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico possa tomar as devidas ações.

No tocante ao controle do espaço aéreo, o Decea, a Força Aérea, orientada pelo Decea, tomou ações para implantação da TMA Neo que é a Terminal Neo de São Paulo que

visava organizar (falha na transmissão) para que a capacidade do espaço aéreo de receber aeronaves fosse mais eficiente, evitando assim espera das aeronaves, atrasos de voo, maior consumo de combustível.

Então, foi feito um estudo em torno de quatro anos para que pudéssemos lograr aí uma nova estrutura. Gostaria de (falha na transmissão)... alimentação da... (falha na transmissão) do Aeroporto de Congonhas. Realizamos técnicas avançadas de conhecimento internacional, principalmente no tocante ao Point Merge, que seria, digamos assim, uma maneira de afunilar ordenadamente o fluxo de tráfego aéreo.

Mas, no tocante a Congonhas, as modificações foram mínimas, mais especificamente no perfil vertical dos movimentos. Como assim? As aeronaves conseguiriam uma subida contínua, de tal forma que fosse proporcionada uma redução de combustível, e elas atingiriam altitudes de uma maneira mais rápida, reduzindo assim também a emissão de ruídos.

Aliados a isso, como o próprio Secretário Ronei mencionou... a ... das aeronaves, propulsão modernas, que fazem uma redução de ruído, tivemos também (falha na transmissão) digamos assim, iniciativas aliadas às orientações da Aviação Civil Internacional, dar ... de ruídos... dessa forma...

- Interrupção na gravação. Transcrição prejudicada.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Coronel, por gentileza, está picotando a sua palestra. Pediria para a assessoria se temos condições de melhorar seu som. (Pausa) Parece-me que onde o senhor está o som está picotando e a gente não está escutando direito. Será que o senhor consegue melhorar a transmissão?

O SR. MAURO CARRINHO DE MOURA – Vocês estão me recebendo bem agora?

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Agora sim.

O SR. MAURO CARRINHO DE MOURA – Vou tentar falar mais compassadamente, é que estou em Manaus, então deve estar um pouco difícil a chegada do som.

Como eu comentava, a parte de abordagem de ruído em área habitada, nós utilizamos as práticas da OACI – Organização de Aviação Civil Internacional, na qual está

estipulado que exista uma dispersão de ruídos, ou seja, que durante a decolagem a aeronave não vá sobrevoar o mesmo local e, dependendo de sua *performance*, existiria uma dispersão de ruído para que se iniciasse, vamos supor, após a decolagem, o seu perfil de subida.

Outro ponto que gostaria de abordar é com relação à alegação de curvas acentuadas a baixa altitude. Queria salientar que todo procedimento de saída das aeronaves é elaborado sobre as normas de segurança e as normas vigentes de separação de obstáculos. Esse procedimento é codificado e a aeronave tem isso no seu sistema informatizado, no seu computador de bordo. Então, ao realizar uma decolagem, aquilo é uma execução da codificação desse procedimento. Basicamente, a aeronave está em piloto automático realizando o perfil da forma mais fidedigna e trazendo mais segurança para a utilização do espaço aéreo. Nesse sentido eu queria frisar esse ponto.

Conforme nós já comentamos, acho importante que, para qualquer solução, como o processo é complexo, que ele tenha uma abordagem multidisciplinar e que isso venha da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico, para que possamos analisar e ter em conta as ações que podem ser tomadas com relação ao problema do ruído.

Seriam esses meus apontamentos. Fico à disposição para qualquer debate e para sanar dúvidas.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Muito obrigado, Coronel. Quero constar que está presente, on-line, o Vereador Alfredinho.

Próximo orador é o Sr. Fábio Scatolini, que é o nosso amigo e até quero fazer a menção de que ele veio do Rio de Janeiro, especialmente, para participar desse debate, pagando, inclusive, a passagem e a hospedagem, por isso quero agradecer muito e mencionar o seu espírito agregador. Porquanto, vamos ouvi-lo, por favor.

Obrigado.

O SR. FABIO VINICIUS SCATOLINI – A V.Exa., nobre Vereador Nomura, mais uma vez, e agora pessoalmente, eu agradeço imensamente, como paulistano da Casa Verde, esta

oportunidade de resumir a situação a partir do próximo *slide* que mostraremos. Estou acompanhado do Luiz Carlos Avelar, meu colega, representando a nossa empresa de consultoria, a Ideia. O objetivo é apresentar quase 30 anos de trabalho referente aos aspectos dos impactos ambientais na aviação.

Parafraseando o Presidente da ABAG, que participou da audiência de junho, existem aeroportos e existe o Congonhas; existem aeroportos urbanos e existe Congonhas, um aeroporto extremamente único em tudo, para dizer o mínimo.

O que eu vou falar a seguir a partir do próximo *slide* será um resumo muito constrito da história desse aeroporto como vizinho, no início muito desejado, mas que agora, principalmente nos últimos 12 meses, pode ser comparado a um baile funk que toca até mais tarde.

- O orador passa a se referir a imagens exibidas em tela de projeção.

O SR. FABIO VINICIUS SCATOLINI – Sem mais delongas, começo dizendo que vou me pautar no que eu escrevi, porque, tendo tanta coisa para ser dita, me senti na obrigação de escrever para não perder nada.

Tudo começa nos anos 70, muito antes de existirem leis ambientais no Brasil. O antigo DAC aproveitou a abertura do novo Galeão, em 77 e, entre tantas outras coisas, determinou, também em 77, por Portaria em 76, o fechamento do Aeroporto de Congonhas, com quatro horas diárias, a partir de reclamações registradas. Nessa época, a frota de aeronaves a jato dedicadas a passageiros dentro do Brasil eram era menos de cem unidades, somando-se tudo, e os voos internacionais eram todos operados no Rio de Janeiro e em Campinas. Após a abertura de Guarulhos, a operação em Congonhas ficou reduzidíssima. Foram os cinco anos dourados de Congonhas; tudo foi transferido para lá. Só ficou a ponte aérea, que era feita pelos Electras e por alguns Bandeirantes regionais.

A situação econômica da época também ajudava a arrefecer o aeroporto e a aviação civil nos anos 80 de hiperinflação; isso virava uma demanda reprimida no transporte aéreo. Mas, a partir do início da década de 90, aproveitando o processo de desregulamentação implementado

pelo então DAC, as empresas regionais puderam operar aviões maiores, entre elas a TAM, além da Tabas e da Pantanal, dentre outras, que surgiram com aviões maiores. Ao mesmo tempo, os jatos transferidos para Guarulhos começavam a voltar para Congonhas para competir com essas empresas regionais que estavam operando em Congonhas sozinhas. Como todo mundo quis voltar, houve um processo de retorno gradual de jatos domésticos em Congonhas. Ao mesmo tempo, Guarulhos carecia também de acesso, como carece até hoje, e os passageiros domésticos com dificuldade de acessar, exigiam o retorno das operações aéreas em Congonhas também.

Durante o período em que o jato Electra II começava a ser substituído – palavra elegante para obrigado – na ponte aérea, o DAC foi instado pelo então recente Ministério Público Federal a estudar o problema da poluição sonora em Congonhas, principalmente à noite, porque o aeroporto continuava aberto até à 1h da manhã. Eu participei desse estudo e tenho o orgulho de ter participado desse trabalho ainda como técnico. Foram vários dias medindo, apenas durante a noite e de madrugada, nas áreas de entorno de Congonhas, e esse grande trabalho de medição, levado a cabo em 94, serviu de base para uma grande negociação conduzida na época por aquele que é hoje um dos Diretores da ANAC, Rogério Benevides Carvalho, e pelo saudoso Denis Veronese, também físico que havia trabalhado na VASP antes do DAC. A consequência foi a definição de um horário, que vale até hoje e estabelecido a partir 1º de janeiro de 1995. Todos sabem, mas eu vou explicar depois por que eu usei a expressão “solução mista”, adotada no final da negociação.

À medida que Guarulhos continuava apresentando dificuldades de acesso para o passageiro, a Infraero foi mais e mais pressionada a investir em melhorias, tanto na área terminal quanto nas pistas de Congonhas. Passageiros começaram a se ferir e até a morrer em atropelamentos nos deslocamentos a pé pelo pátio de aeronaves, pois não existiam pontos de embarque. Vez ou outra, aeronaves pousando pelo Sul, pela cabeceira 35, sem ILS, ultrapassavam a pista e ficavam embarrancadas na cabeceira 17. Na época do acidente do Fokker 100, da TAM, em 96, o aeroporto chegou a registrar mais de 50 pousos e decolagens por

hora nos horários de pico, comprometendo muito a segurança de voo. O resultado disso foi o que a história batizou de caos aéreo, com o acidente com a Gol 1907, em 2006, e, um pouco mais de um ano depois, com outro trágico acidente com o TAM 3054, que virou história, por, mais uma vez, ter pousado pelo SUL, sem ILS, com chuva e com asfalto liso.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. FABIO VINICIUS SCATOLINI – Isso. Bem lembrando, reverso pinado. Estava tudo errado e acabou resultando naquela tragédia. Somente depois dela é que ANAC, além de manter as sete horas de fechamento, estabeleceu mais duas restrições, como mostra o *slide*, que ajudaram indiretamente a diminuir o movimento em Congonhas e, por consequência, a emissão de ruído.

Como todo o aeroporto urbano de uma grande cidade, como disse o Sr. Ronei, Congonhas sofre pressão vinda por todos os lados. Empresas aéreas que investem em aeronaves mais novas e silenciosas querem operar ali para obter retorno mais rápido; principalmente as que chegaram mais recentemente e estão fora da partilha de slots. A infraestrutura de transporte coletivo não melhora a ponto de os passageiros preferirem usar Guarulhos ou Viracopos e, por isso também, pressionam por mais viagens a partir de Congonhas. Por outro lado, a cidade de São Paulo cresce a despeito de quaisquer coisas dessas aí, a despeito de tudo e todos. O transporte coletivo, cada vez mais deficiente, estimula as pessoas a buscarem soluções individuais para se locomoverem. Desde 2002, para cada veículo leve ou SUV vendido em São Paulo, vendem-se quatro motocicletas, principalmente pelas facilidades de pagamento. E como motos são veículos mais ágeis e mais barulhentos por lei – a lei permite às motos emitirem mais ruído e mais emissão nominalmente que os carros -, os residentes do entorno recebem mais esse impacto sonoro em suas vidas. Esses são os níveis de ruído que um carro pode emitir e que uma moto pode emitir. Uma moto emite o equivalente a dois veículos, três decibéis a mais. O aumento do número de motocicletas. Saiu de 400 mil, na cidade de São Paulo, em 2001, para 6 milhões de motocicletas 20 anos depois.

Eu chamei de solução mista a proposta apresentada em 94 porque, no início, ela

flexibilizou a operação, não permitindo que os aviões barulhentos parassem de operar abruptamente em Congonhas, porque eles eram maioria, naquela época, na frota. Sabiamente deu-se a ideia – e se conseguiu – de premiar com mais duas horas de operação quem se dispusesse a trocar as suas aeronaves mais barulhentas por mais silenciosas em Congonhas. Isso, somado à implementação de uma política nacional de desestímulo ao uso de aviões barulhentos ou aviões a jato antigos, no Brasil inteiro, permitiu – e também ao *leasing* de aeronaves, que facilitou a aquisição e troca -, isso tudo facilitou não só uma troca de aviões barulhentos por silenciosos no Brasil inteiro, como também proporcionou um salto para quase 200 unidades. As aeronaves não turbofan, que são representadas nesta imagem, pelo 707 e também pelo 3727, elas pararam de voar no Brasil, por força dessa política de desestímulo, em 2010. Elas foram mantidas pela Anac, e isso foi um ótimo sinal. Mas vejam como elas têm performance, desempenho diferente das atuais, coisa que o Dr. Ronei citou. Os antigos decolam muito lentamente e, não raro, emitindo muita fumaça. E os mais modernos, como 737 MAX, podem decolar, claro que isso depende do peso, quase como que um foguete.

Depois disso, houve uma acomodação. O problema foi mitigado. Mitigação é uma palavra bonita em meio ambiente. Mitigar significa melhorar da melhor maneira possível. É chegar a uma situação de acomodação, de tolerância. Todos os envolvidos no problema – ANAC, antigo DAC, Infraero -, todos estavam convencidos de que o dia de Congonhas tem 17 horas. Os moradores sabiam que, a despeito de qualquer coisa, às 11 horas o Aeroporto pararia e todo mundo dormiria sossegado. E continuam dormindo.

Mas veio 2.019, 25 anos depois. A frota cresceu. Chegou a Azul. Muita coisa... A estabilização econômica continuou. O país continuou crescendo. Mas chegou a pandemia e trouxe, com ela, uma necessidade de repensar tudo: como as pessoas vivem e trabalham em uma grande área urbana sem chegar perto demais umas das outras, e diminuindo não apenas o uso do transporte coletivo, como também as necessidades de mobilidade, como um todo. Isso trouxe grandes consequências à vida cotidiana da Cidade e especialmente ao ambiente sonoro no entorno de Congonhas. A mudança mais significativa e recente foi, como já foi dito, a

implementação, pelo Decea, da TMA-SP Neo, mas isso foi feito no meio da pandemia, com um ambiente acústico completamente diferente do que o que era registrado até um ano antes e com a movimentação, em Congonhas, também reduzida, e a cidade reduzida. Tudo, tudo acalmou. A cidade inteira acalmou. E esse, no meu entendimento, não foi o momento de se implementar uma coisa dessas. O *timing* foi errado, no meu entendimento. Nunca houve – opinião pessoal, agora -, nem na minha época de trabalho, no antigo DAC e início de ANAC, e como eu também acredito que não haja agora, entrosamento entre as partes. As partes não se conversam, não existem reuniões constantes para que todos saibam o que todos estão fazendo, principalmente com relação a Congonhas. A CGRA deveria ser, sim. E, claro, isso é unânime, mas até agora isso não era possível. Mas eu vou voltar e depois a gente continua. Vamos debater muito isso já, já.

Mas, do ponto de vista acadêmico, a mudança que eu acho mais interessante é o “efeito pernilongo”. Essa expressão apareceu aqui em 1991, durante um encontro da Sociedade Brasileira de Acústica, e o Professor que a inventou, Péricles Silva, de Belo Horizonte, acho que é da UFMG, na época ele definiu isso como sendo “a tendência de quem reclama de um certo barulho, passar a reclamar de um barulho menor quando a eliminação do barulho principal foi resolvida”, isso porque a pessoa não percebia aquele barulho menor antes, estava mascarado. Isso é algo interessante e foi levado a cabo em várias discussões de 2.011 a 2.018, que foi o processo de revisão de normas na ABNT. As reuniões foram no Rio de Janeiro. Eu assisti a algumas, e isso foi muito ventilado na época. E é algo interessante, porque os limites de conforto acústico geral que eram estabelecidos em relação aos europeus, foram modificados, principalmente na Norma 10151. Isso acontece porque nós somos diferentes, a nossa cultura, o nosso modo de vida, o nosso ambiente na rua, os nossos veículos. Tudo é diferente, o comportamento do trânsito, tudo é diferente nos trópicos. Eu digo trópicos porque não é só o Brasil, Excelência, Bangkok, a mesma coisa e está nos trópicos, só que no Trópico de Câncer. Países tropicais em geral são quase sempre mais barulhentos do que os europeus por natureza.

Essas transformações urbanas ainda não acabaram, elas ainda vão mudar muito nos

próximos dez anos. E isso vai interferir muito, vai continuar interferindo em diagnósticos de poluição sonora. O ruído urbano voltou a crescer com o final da pandemia, mas eu acredito que ele não tenha voltado ainda aos níveis de antes do final da pandemia. Temos transporte público deficiente, tivemos até há poucos meses um aumento absurdo no preço dos combustíveis, que represa, demanda, melhora o tráfego indiretamente.

Então, tudo isso está acontecendo ao mesmo tempo. Ao mesmo tempo, agora também o preço reduziu, provavelmente vai subir de novo no ano que vem. Então, tudo isso vai interferir no barulho. Tudo isso, são coisas que interferem. No geral, o ruído tende a diminuir à medida que as novas linhas de metrô forem sendo colocadas em prática, temos a Linha 17 quase pronta agora e à medida que os carros vão sendo menos usados e dando mais espaço para os ônibus funcionarem melhor.

Outra coisa que vai influenciar demais é a motorização elétrica. A motorização elétrica vai diminuir, tende a diminuir muito o ruído não aeronáutico em volta de Congonhas. E isso também interfere absurdamente nos diagnósticos. Tudo vai mudar, não só o ruído dos aviões que vai diminuir, como o Dr. Ronei disse, que realmente são aeronaves bem mais silenciosas que as da última certificação, em 2005, se não me engano. Mas o ruído urbano vai diminuir e o ruído urbano elevado era o que dava esse grau de tolerância que eu acho que os residentes tinham em relação a Congonhas. Tudo vai diminuir.

E pasmem, se você falar num congresso ou num evento internacional que um aeroporto que movimenta, hoje, 17 milhões de passageiros e quer chegar a 30 milhões em dez anos, se você disser em um congresso de acústica ou de engenharia de transportes, que esse aeroporto recebe todo o seu combustível de aviação de caminhão, as pessoas chegam a rir na sua cara. Quer parar um aeroporto, combina com os caminhoneiros, que o aeroporto para. Mostra aí. É só combinar com os caminhoneiros que o aeroporto para.

Então, essa é uma situação muito confusa, é preciso chegar a um diagnóstico mais confiável de tudo que interfere no barulho em Congonhas, não apenas o avião. A população não ouve só o avião. E qual é o único jeito de fazer isso? Medir ruído. Não se pode mais fugir dessa

responsabilidade. O ruído em Congonhas precisa começar a ser medido ontem. Por lei, deveria estar sendo monitorado há pelo menos cinco anos. E não é só o ruído do avião, é tudo. Os medidores têm que ficar medindo 24 horas por dia, pelo menos uma semana inteira em cada lugar, no mínimo. No meu doutorado eu mostro uma maneira de aproveitar melhor o equipamento caro que se tem que comprar para medir o ruído, de forma que ele cubra uma área maior em períodos de uma semana ou até 15 dias.

Ao mesmo tempo, do ponto de vista da aviação civil, é preciso ainda decidir quantas aeronaves o Aeroporto é capaz de processar com segurança. É o que falei por telefone com o Vereador Nomura, existe o princípio da impenetrabilidade da matéria. Existe um pátio lá embaixo, no chão, não adianta diminuir a separação para três milhas náuticas, que é o mínimo que se pode reduzir, por causa do tipo de avião que se tem operando ali, se não tem pátio. Então, o pátio tem uma capacidade, o espaço aéreo tem uma capacidade e isso tem que ser determinado, tem que ser resolvido, acordado, não sei como, porque agora eu estou fora da estrutura. Eu sou um cidadão comum que tem um conhecimento maior sobre isso agora, graças aos meus títulos, a minha pesquisa, mas algo tem que ser feito.

Outra coisa que precisa ser feita é também tornar essas rotas menos flexíveis. Fazê-las menos flexíveis do que são agora. Pode ser que não se volte ao que era antes, mas elas precisam ser menos flexíveis. A OACI, por meio do seu Comitê de Proteção Ambiental em Aviação, determina em vários trechos de documentos, em especial o Doc 9829, a abordagem equilibrada para resolver problemas de ruído, que um impacto ambiental não pode ser resolvido em detrimento de outro. Resolveram ou acham que resolveram, ou acha que se resolveu, ou que vai se resolver o impacto do combustível, das emissões estufa, ou sei lá como quer que digam isso, mas isso foi feito em detrimento do ruído.

Então, é preciso urgentemente repensar a capacidade, refazer as curvas de ruído, porque as curvas de ruído atuais e as que estão sendo feitas, não estão considerando esses procedimentos da TMA Neo, que foram estabelecidos há um ano. Tenho certeza disso, não sei, mas me atrevo a dizer que não estão sendo considerados e o que quer que tenha sido feito até

agora para refazer essas curvas vai ter que ser feito levando em consideração como o Aeroporto funciona de verdade, realmente. E tudo isso precisa ser debatido onde? Concordo com todos que o fórum adequado é a CGRA, que deveria também existir há pelo menos cinco anos, mas que só começou agora.

Sei que passei do tempo, mas porque às vezes eu me entusiasmo, fui também estimulado a sair do roteiro. Mas gostaria apenas de terminar agradecendo de novo V.Exa., Vereador Nomura, a cidade de São Paulo como paulistano e em particular agora aos professores Anderson Correia, hoje Reitor do ITA, que me deu a oportunidade da bolsa para estudá-la, para transformar em pesquisa esse trabalho grande e ao meu orientador Claudio Jorge Pinto Alves, a quem tenho uma dívida de gratidão eterna.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Muito obrigado. Recebemos uma aula. Agora já sabemos, mais ou menos, o caminho para traçar.

Eu gostaria de chamar o Tenente Coronel Moreira, do Centro Regional de Controle do Espaço Aéreo Sudeste.

O SR. TENENTE CORONEL MOREIRA – Muito bom dia, Srs. Vereadores Paulo Frange, Aurélio Nomura. É uma satisfação estar com os senhores.

Eu queria só reforçar ao representante do Decea, o Coronel Mauro, que estou apenas na assistência.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Convidamos a Dra. Raphaela José Cyrillo Galletti, Presidente da Comissão de Meio Ambiente da OAB Pinheiros.

A SRA. RAPHAELA JOSÉ CYRILLO GALLETTI – Bom dia a todos.

Quero agradecer, primeiro, ao nobre Vereador Aurélio Nomura, ao Vereador Paulo Frange, demais representantes municipais.

É muito prazeroso ver a Câmara Municipal de São Paulo exercer o seu papel no debate, nas discussões, que interessam aos munícipes. Os Vereadores são efetivamente os

nossos representantes e estão exercendo esse papel.

Na qualidade de Presidente da Comissão do Meio Ambiente da OAB Pinheiros, nós temos recebido diversas reclamações sobre ruído aéreo, especialmente no que toca à altitude dos volumes, das curvas, e são reclamações de ruído que independem da questão dos outros ruídos poluentes em determinados momentos.

A exemplo, eu estive no sábado, durante toda a manhã, participando de uma ação do Dia Mundial da Limpeza de Praias e Rios, nas margens do Rio Pinheiros, ali naquele quarteirão da Praça Victor Civita, a CET, a Subprefeitura de Pinheiros e a Cetesb; e, durante essa ação no sábado de manhã, com a Marginal fluindo tranquilamente, sem excesso de veículo, sem congestionamento, ou seja, numa condição até muito boa, nós pudemos notar várias aeronaves num voo muito baixo. E ali, no chão, na calçada, em frente a Cetesb, nós pudemos ver o logotipo da aeronave, de tão baixo que estava por aí.

E quero falar também de uma experiência adquirida, pessoalmente, no pós-pandemia, já na qualidade de Presidente da MOV Paulista - Associação Movimento de Moradores, Prestadores de Serviços e Comerciantes da Avenida Paulista e entorno – que nos trouxe a carga de ruído aeronáutico muito grande a partir da flexibilização da quarentena.

A Av. Paulista, Paraíso, como se sabe, não era um local conhecido por rotas aéreas, a não ser dos helicópteros nos vários helipontos nos entornos. De repente, às 6h da manhã, moradores do eixo e do entorno começaram a notar um ruído aéreo muito forte, porque existem no eixo 19 condomínios residenciais altos e nos entornos, a densidade populacional de moradia, não comercial, é muito alta na Alameda Santos, São Carlos do Pinhal, aquelas travessas.

Então, notamos que a Av. Paulista passou a estar numa rota aérea que vem do leste para o oeste, rumo ao mar. Eu, que resido no 20º andar do ponto mais alto da Av. Paulista, com o terraço aberto, posso enxergar cada uma dessas aeronaves desde às 6h da manhã, em qualquer dia, independentemente do ruído de ônibus na Av. Brigadeiro Luís Antônio, na Av. Paulista, incomodando a tal ponto de não conseguir ouvir televisão, som, etc., num volume confortável dentro de casa. O avião passa e se perde o que estava ouvindo. Conversas internas

do apartamento se perdem nesse momento.

De lá para cá, ajudada pelas associações, pela Comissão, pelos nossos colegas aqui, pudemos perceber que efetivamente houve mudança. Tenho entendido bastante que as aeronaves mais modernas atingem os 3.500 pés para a curva de forma mais rápida, menos poluente, que esse novo movimento diminui o gasto com combustível, são aeronaves mais eficientes nesse ponto. Mas, efetivamente, de Pinheiros à Av. Paulista, essa pressão sonora de cima para baixo - e não estão incluídos os movimentos de veículos, ônibus etc., porque isso já é uma constante – modificou o ambiente, modificou essa parte da poluição sonora de forma bem impressionante e modificou a qualidade de vida dos moradores.

Tenho muita certeza de que a Av. Paulista, Paraíso, Jardins e entornos não estavam nessas rotas tão baixas, porque conheço moradores que lá residem desde 1961. Eu mesma resido há 30 e poucos anos e conheço bem o céu. Eu moro no 20º andar, com terraço aberto. Aliás, coloco alguns dos condomínios com os quais tenho contato à disposição para fazer esse estudo, para instalar equipamentos, para ver a dificuldade que é.

E é claro, aos domingos e feriados, é evidente que esse ruído aéreo incomoda muito mais. Às 6h da manhã de domingo, aeronaves passando baixinho, porque eu olho para cima e leio até o que está escrito nela, o que é muito mais desconfortável do que durante a semana. Mesmo assim, hoje eu estou no escritório na Av. Paulista, no 7º andar e, se passar algum baixo, eu tenho essa interrupção. Não está confortável, não está bom.

Nós entendemos o crescimento da cidade, entendemos o crescimento da necessidade dos voos em Congonhas, mas gostaríamos de chegar a um denominador comum. Não temos nada contra as rotas sobre Pinheiros, especialmente sobre a Av. Paulista, mas a questão é que estão passando muito baixo. Não sei se o termo técnico está correto, nós estamos alargando os nossos estudos com o auxílio dos nossos advogados da Comissão, aumentando o nosso conhecimento, fazendo alguns cursos, mas o que efetivamente temos é uma diminuição grave da qualidade de vida e isso não tem a ver com o início do movimento, no momento que a cidade estava voltando da pandemia, porque era pequeno o movimento.

Temos que pensar na qualidade de vida dos moradores, que piorou muito. Que seja mais alto, que seja numa altitude que não incomode. O ruído dos entornos da Av. Paulista já está a todo vapor há mais de ano, desde a flexibilização para a Fase Amarela. Nós já estamos muito acostumados. Esse foi um *plus* ao problema.

Eu acho que a minha missão era trazer a todos as reclamações, os problemas; e declarar que estamos abertas, em nome da Comissão, das associações que represento, para integrar estudos para mitigar o problema, para auxiliar.

Sabemos que a poluição sonora em todos os níveis é um problema de saúde pública mesmo. E aí, sim, entra motocicleta, transporte coletivo, veículos de passeio, esse conjunto faz mal para a saúde – dá hipertensão, diabetes, enfim. Eu tenho também assistido a algumas palestras do Dr. Paulo Saldiva, que é um expert no assunto, um médico sensacional.

Nós temos que não atrapalhar a aviação civil, não atrapalhar o movimento do aeroporto, não atrapalhar o crescimento da cidade, mas também saber, e ter em mente, que a cidade é para os seus habitantes, e eles merecem qualidade de vida, pois a saúde está constitucionalmente garantida.

Obrigada. Estou à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Muito obrigado.

Até lembrando: eu tenho uma lei em vigor na cidade de São Paulo que diz respeito à criação de um mapa de ruído da cidade. Infelizmente, não foi implantado. Fizemos junto com a Associação Brasileira de Acústica, estava sendo encaminhado, e, infelizmente, a coisa não foi para a frente. Se nós já tivéssemos isso, acho que nós já teríamos avançado, e muito, e mitigado muitos problemas que existem na cidade de São Paulo.

Infelizmente, vamos fazer uma pressão novamente para que possamos, com o Prefeito, agora que a Prefeitura tem bastante recurso, implantar; e começar a mitigar essa questão que é tão importante para a saúde pública.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Não, nós somos contra, tanto que não

estamos votando.

Tanto é verdade que, na reunião que houve na Ministério Público, para discutir esse assunto, foi até lembrada a lei de minha autoria exatamente com essa questão. Quer dizer, não somente minha, mas do André Matarazzo, com quem eu fiz esse projeto, que eu acho que é importantíssimo para a nossa cidade.

Quero chamar o Sr. Edwaldo Sarmento, presidente da Associação dos Moradores do Entorno do Aeroporto de Congonhas. Ele conhece bem o problema, está muito próximo, pode nos ilustrar. E, inclusive, trouxe alguns dados que são extremamente importantes.

O SR. EDWALDO SARMENTO – Bom dia a todos.

Eu queria agradecer ao Vereador Aurélio Nomura; e ao Superintendente da Infraero, meu amigo Fued; ao Prof. Fábio, que me deixou feliz da metade da audiência para a frente, que até ali eu estava meio preocupado; e aos demais presentes.

Desde 2007, eu estou nessa luta. Quer dizer, não começamos hoje. Eu costumo dizer que eu costumo não falar mais dos problemas do Aeroporto nas audiências [a] que vou, até porque todos – dos moradores aos gestores, à justiça, ao Poder Municipal, Executivo – estão cansados de saber qual é: o problema do Aeroporto de Congonhas é meramente político; são as forças políticas que se colidem, uma em cada interesse.

Normalmente, eu tenho tentado falar com os pares das associações que chegam nas audiências muito irritados com os funcionários da Infraero, do DAC, da ANAC, da SAC, muitos pressionam o Ronei. E eu costumo dizer: essas pessoas têm os seus limites funcionais, elas não têm autonomia nem mesmo para falar que concordam conosco, porque recebem orientação no sentido de que a coisa tem de ser feita assim.

Então, Vereador, eu queria fazer esse registro.

A grande maioria é de amigos. Eu tenho amizade com o pessoal da Infraero de São Paulo, tomamos café lá no Senadinho, troca ideia; mas obedecemos a esse limite deles. Eles até concordam, mas é aquela história: “Dá para você desligar o microfone?” Aí eu falo. Você entendeu? Então não é por eles.

Nós estivemos com o Decea, tivemos uma aula com eles. E eu tomei a liberdade de falar com eles que nós entendíamos tudo que eles estavam fazendo, que somente queríamos sair desse embate: *quem é o responsável por isso?*

O nosso amigo falou uma verdade: os governos não se falam, são todos gestores, todos os departamentos, colidem, cruzam uns com os outros.

Ruído não é um assunto do superintendente. Se eu conversar com ele, marcar uma audiência com ele em Brasília, gasto o dinheiro da associação, faço foto com ele. Mando: “Estivemos lá com o superintendente”. E ele, educadamente, diz que vai encaminhar o assunto; mas eu sei que, dentro do regimento interno de gestão, ele vai mandar para o Decea.

Nós estivemos lá no Decea. Tem um chamado *ruído de rota*, e o Decea falou, numa das palestras, que não é problema do Decea – talvez seja do divino, porque o Decea tem responsabilidade enquanto o avião levanta e pega o seu nível. E daí para lá não tem mais ninguém – o avião pode explodir, estourar –, ele não tem nada. E os aviões de carga aérea passam de madrugada fazendo barulho, que estão em *ruído de rota*. Ora, então estamos perdidos, porque se o Decea, que regula ruído, diz que ruído de roda não tem nada a ver com ele, ele não regula.

Vereador, o que fazer?

Então o que eu queria deixar registrado, primeiro, é elogiar a edilidade, na pessoa do Vereador Aurélio Nomura – eu me lembro muito do seu pai –, porque está conosco desde 2007. E eu queria elogiar o trabalho que vocês fizeram na comissão de estudos, 175 páginas, e de cujo estudo não apenas participei como informante como li inteiro, *ipsis litteris*, não sobrou nem vírgula. Li tudo. Cheguei à brilhante conclusão que não precisa fazer mais nada a não ser cumpri-lo – autoridade aeroportuária, a participação dos moradores, com algum deferimento. Aquilo me lembrou muito a London City, que tem lá a comissão na qual os moradores têm lá o seu... essa moda. Então basta que se coloque isso.

Da Edilidade, eu cobraria a fiscalização, porque é uma das qualidades e obrigações da Edilidade – cobrar o Executivo. E o Executivo, do meu ponto de vista...

E falo assim porque vou estar com o Marcos Gadelho agora no dia 28. É meu amigo, colega de governo, quando nós éramos do Governo Montoro. Eu era colega dele na Fundação Faria Lima. É uma amizade antiga. Bom, não sei. Eu era amigo dele, não sei se ele ainda é meu amigo.

O Executivo é muito leniente. Na última audiência, Vereador, o Marcos não foi e mandou, duas vezes, representante, o que é muito ruim politicamente. E a pessoa que está do outro lado faz ouvidos de mercador. E teve um que teve a pachorra de dizer o seguinte: “Olha, nós não sabemos nada disso, e a Infraero não nos compulsou, não nos procurou”, como se a Infraero tivesse que procurar o Poder Municipal para saber se o avião vai fazer muito barulho. É um trabalho conjunto.

Na última reunião que tive com a Secretária de Urbanismo, e do Marcos, eu citei lá – ele não estava – que como ele é um arquiteto renomado, e como aquela Secretaria pensa em São Paulo como um todo, macro, envolvendo todos os moradores, eu sugeri a eles que criassem uma comissão que envolvesse todos os agentes – Infraero, Decea, de REA, os moradores, a Cetesb... Porque o problema agora é a Cetesb. Eu não sei que tem a ver a Cetesb com Congonhas e Congonhas com a Cetesb, mas agora já não é a Secretaria de Ambiente que emite a licença, é a Cetesb. E a Cetesb faz ouvido de mercador também: “Esse negócio é esquisito, vamos ver depois”. E a Cetesb agora também está aguardando um novo estudo do Plano Diretor, como se os problemas do Aeroporto não fossem possíveis de serem resolvidos com os mesmos indicadores que estão no atual. Você poderia aplicar todas as normas na nova licença ambiental do que está em voga e melhorar quando sair o novo. Agora, nós vamos aguardar o novo debate – o senhor sabe que é complicado – para, então, a Cetesb, talvez, pensar em alguma coisa. Eu queria lembrar que essa é uma preocupação nossa.

O que nos assusta muito mais – já foi falado aqui – e eu fico feliz e triste, quando o Vereador fala que é dono de uma lei que fala sobre controle ambiental, e me faz lembrar que o Prefeito recentemente mandou uma proposta para a Câmara a fim de aumentar o nível de ruído para 85 decibéis. Ficou uma dicotomia, quer dizer, como é que fica, Vereador? O Prefeito

manda... não cabe à gente fazer ilações. Tudo aquilo que a gente não prova, a gente não diz. Mas é uma pergunta: como os moradores do Aeroporto, as comunidades, os bailes *funks*, todo mundo reclama, aí o Prefeito vem e pede para aumentar o nível e quem está atendendo, não interessa saber quem está atendendo também, para aumentar para 85 decibéis. Então, essa é a luta.

Nós estamos aguardando a licença ambiental. O superintendente da Infraero sabe que tem uma nova licença para ser aprovada pela Cetesb. Não acredito que saia neste governo. Nós torcemos muito para que o governo que entre seja mais sensível. Eu não acredito que o ex-ministro possa ser sensível, porque é ele que propõe transformar o Aeroporto de Congonhas num *hub* latino-americano, voos de Buenos Aires, do Equador, da Colômbia com Panamá e Nova Iorque. A minha torcida é para que esse candidato não se eleja. Eu distribuo a rede inteirinha. Há um vídeo que ele fez dizendo que São Paulo vai ser moderna, que vai aumentar as frequências de voo, tudo aquilo que o Ronei fala e é verdade. O Ronei fala o mantra que é lá do governo federal.

No final, eu queria parabenizar o Ronei Glanzmann, que fez um brilhante trabalho e acabou entregando o seu trabalho, privatizando o Aeroporto de Congonhas. Ronei, parabéns. Você é um grande profissional. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Muito obrigado, Edwaldo. Você sempre batalhando. Acho que você é uma das pessoas que conhece o problema que vem diariamente sofrendo esse grande problema do Aeroporto. Mas, lembrando que em 2001, se não me engano, logo depois daquele estudo da Comissão Parlamentar em que nós discutimos essa questão dos problemas relacionados ao Aeroporto, incluía vários itens. Naquela época, foi proposto até o licenciamento ambiental a nível municipal. A ANAC começou e no final ela entrou com uma ação sustando e falando que essa era uma questão de licenciamento federal e não cumpriu. Se tivesse cumprido aqueles cem itens, nós já tínhamos resolvido grande parte dos problemas.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Claro.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – É. Na realidade, o que você falou - e é fundamental - é essa questão da autoridade municipal portuária. Isso já deveria estar dentro da Lei Orgânica, ter de ser regulamentada e instituída, porque senão já resolveríamos esse problema.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – É, é verdade.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Sim. *Okay*.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Bom, vamos passar ao próximo, que é o Sr. Ruy Amparo, Diretor de Segurança e Operações de Voo, representando a Associação Brasileira de Empresas Aéreas – Abear.

O SR. RUY AMPARO – Muito bom dia, Vereador Paulo Frange e Vereador Aurélio Nomura, na figura de quem saúdo todos os Vereadores presentes, Secretário Ronei Glanzmann; Coronel Mauro, do Decea; excelentíssimos representantes das associações de moradores; e toda a sociedade civil.

Eu queria dizer que mais do que um dever cívico de estar com os senhores e as senhoras, é um prazer muito grande. Apesar de ser do interior, eu moro em São Paulo há 30 anos, meus três filhos nasceram aqui e trabalho na aviação, em Congonhas, desde 89. Então, parte do que o Professor Fabio colocou, quer dizer, eu sou testemunha viva também e gostaria de dar a minha contribuição e a contribuição da indústria, na figura da Abear.

(Falha na transmissão) da quase totalidade das empresas aéreas, justamente para a gente poder congrega as informações, os interesses, e a gente, assim, publicar e dar transparência ao que acontece na aviação também ao público.

Querida dizer, inicialmente, que nós somos extremamente solidários às associações de moradores e aos seus pleitos. Nós temos, contando os funcionários diretos e indiretos do

sistema da aviação, dos aeroportos, do controle de tráfego aéreo, existem mais de uma centena de milhares de pessoas que moram no entorno de Congonhas, trabalham e dependem economicamente do Aeroporto e que no dia a dia vivem um pouco do que a gente colocou aqui.

Não vou ser repetitivo em relação, tanto ao que o Ronei e o professor Fabio colocaram aqui, eu também sou engenheiro aeronáutico de formação, quer dizer, faz 40 anos que... Trabalhei na Embraer, justamente no setor que calculava vibrações e ruídos, e o Professor Fabio, que eventualmente tive o prazer de conhecer, e alguns especialistas da época, mas isso antes de 89.

O que eu queria dizer para os senhores e para as senhoras é que a gente está dando uma contribuição muito forte no sentido de modernizar a frota brasileira. Quer dizer, nós, da aviação, vivemos em vários outros aeroportos centrais do mundo. E, quando a gente olha soluções, elas são mais ou menos parecidas. Os aviões precisam ser cada vez mais modernos. A gente precisa medir o ruído para saber se cada modificação que fazemos, seja trazendo um avião mais novo, seja alterando um procedimento de subida ou descida, seja fazendo qualquer mudança no sistema, precisamos medir, saber o quanto efetivo estamos sendo, o quanto isso melhora para a comunidade ou não.

Então, assim, por exemplo, os aviões que o Ronei citou e eu queria até repetir, nós temos aqui no Brasil a Embraer, que é um orgulho. Ela faz um avião que é o 190 E2, que está entre os melhores e um dos mais quietinhos do mundo também. Com ele, com o mesmo motor, temos o Airbus A320neo, que a Latam está trazendo e a Azul também; e a Gol está trazendo um avião com tecnologia equivalente de motor, que é o 737 MAX. Esses aviões, além de serem mais eficientes do ponto de vista de emissão de poluentes e de consumo de combustível, eles também são muito mais quietos, por uma única razão: a tecnologia do motor dele tem o que a gente chama de *high-bypass fan*. Como o professor Fabio falou, há alguns anos não tinha nem turbofan; depois foi evoluindo.

Então, essa evolução, que é o que o mundo está exigindo, a gente está investindo. As companhias aéreas sofreram muito na pandemia, a nossa capacidade de investimento

durante esse tempo parou praticamente a demanda, a gente parou de ter receita, né? Mas isso está sendo retomado agora e de uma maneira muito acelerada. Todas as companhias do Brasil estão modernizando sua frota. Isso significa menos ruído, isso significa mais segurança.

Eu só queria terminar reforçando um pouquinho o que o Coronel Mauro falou, quer dizer, hoje, a gente tem o órgão de controle do tráfego aéreo, seja em São Paulo ou em Miami, ou London Airport, ou aonde for, a hora em que ele nos dá o procedimento, esse entra já direto no computador de navegação da aeronave, que executa pelo piloto automático.

Em Congonhas, não é autorizado pouso automático, então ele pousa na mão. Mas, quando a gente escuta - quem voa no Airbus, nas poltronas da frente – um barulhinho, um “pripri” ali, é o piloto desconectando o piloto automático, ali perto do Shopping Ibirapuera, e ele faz o pouso na mão, decolagem... (falha na transmissão)

O automatismo dos aviões é muito interessante. Eu só queria pontuar uma coisa. E como que ele ajuda, além da tecnologia do motor, a hora que ele segue fielmente o procedimento de pouso, ele vem em marcha lenta. Quanto mais moderno o avião, ele consegue não ter variações de velocidade, então ele também não precisa acelerar um pouquinho a mais ou a menos. A gente que já... os senhores todos aqui, senhores e senhoras aqui. Então esse tipo de aderência ao procedimento também diminui o ruído por operação. E o segredo disso tudo é tecnologia.

A tecnologia hoje melhora a segurança absurdamente. Hoje a nossa operação em Congonhas ou Santos Dumont é feita com os aviões mais modernos possível. Em relação ao mundo, nós estamos aqui num nível altíssimo. Os procedimentos que o Decea tem publicado também são procedimentos extremamente aderentes ao (ininteligível) outros órgãos de tráfego aéreo, então a gente está... a coisa é toda muito casa. Eu estou falando das cartas de aproximação e de decolagem, que pegam muito mais em ruído do que propriamente a Terminal São Paulo Neo como um todo.

Eu só queria dizer o seguinte: nós representamos empresas aéreas brasileiras. A gente está disposto a colaborar o quanto for possível. E tudo começa - o meu lado engenheiro

aqui, é inevitável a gente dizer isso – com as medições. A gente vai precisar realmente, como o Fued falou logo no começo, da Infraero, quer dizer, nós temos quer ter pontos de medição. A gente vai ter que, se for mudar qualquer coisa, saber o que qualquer mudança está interferindo no ruído, como ela é, como ela não é, respeitando demais as reclamações qualitativas. Óbvio, se os senhores estão escutando alguma coisa, é porque ela está acontecendo. Mas a medição técnica, de engenharia é o que vai nos levar a criar soluções também técnicas de performance, de procedimento, para a gente conseguir trabalhar isso aí.

Eu queria agradecer demais à Câmara, dizer realmente da satisfação. Nós aqui na Abear, a aviação, ao lado das empresas aéreas, também se coloca ao dispor para ajudar em qualquer estudo que seja feito aí, qualquer visibilidade, qualquer paridade internacional que a gente precise também trazer exemplos aí, como o Prof. Fábio fez, trouxe alguns exemplos para a gente de trabalho e trouxe a evolução aqui do aeroporto.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Muito obrigado.

O próximo me parece que é o Coronel Mauro, que gostaria de falar mais alguma coisa, se não me engano.

O SR. MAURO CARRINHO DE MOURA – Com licença, então. Eu gostaria de esclarecer alguns pontos, que acredito que a minha conexão não permitiu que fosse passado.

Inicialmente eu gostaria de dizer que não houve troca de CO₂ por ruído, ou seja, não houve troca de redução de CO₂ por ruído. Houve, sim, uma redução de CO₂ e uma redução de ruído. Isso foi atestado pela informação da Infraero. Em média nós reduzimos 15% de ruído, chegando ao ponto de, em algumas situações, reduzir 20% nas modificações que foram realizadas.

Além disso, gostaria de dizer que é importante ouvirmos a percepção do morador que está sofrendo com ruído, mas no tocante à matéria nós temos que ter informações mais técnicas do levantamento desse tipo de ruído, para que a gente possa tomar as medidas adequadas.

Com relação à altura das aeronaves, novamente eu ressalto que os procedimentos atendem às normas internacionais. Eles são codificados de forma a possibilitar uma separação de obstáculos com extensa margem de segurança, então isso tudo é cumprido fidedignamente pelo computador interno da aeronave. Então nós temos a possibilidade de ingerência do piloto, de querer ou não passar mais baixo ou mais alto em algum ponto.

Não sei se consegui transmitir as informações. Gostaria de agradecer a intervenção.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Muito obrigado.

A próxima é a Sra. Claudia Cahali, da Associação dos Moradores de Moema, Viva Moema. Está presente?

A SRA. CLAUDIA CAHALI – Bom dia a todos.

Acho que está com um pouco de eco, mas estou aqui com tudo desligado, só o meu microfone.

Bom dia, vereadores. Bom dia às demais autoridades e aos colegas presentes.

Representando não só a Associação Viva Moema, mas nós temos um grupo de associações que têm discutido, têm participado de diversas reuniões, audiências, eu gostaria de falar a respeito da questão urbana, da questão do Aeroporto de Congonhas estar localizado numa cidade como São Paulo. Existem várias questões que estão sendo esquecidas, vamos dizer assim, e aí é uma questão que eu acho que a gente vai precisar da ajuda da Câmara dos vereadores e da própria Prefeitura de São Paulo.

O aumento no número de movimentos implica num aumento no número de passageiros, obviamente, e aumento no número de deslocamentos para o Aeroporto, e a gente tem um traçado viário já saturado. E a gente não vê nenhum tipo de manifestação para tentar fazer uma equação melhor entre... As pessoas continuam utilizando o veículo, por mais que a gente tenha as opções, veículo individual, por mais que a gente tenha as opções de transporte público coletivo; e agora, com a próxima inauguração da nova linha de metrô, a gente continua. A cidade de São Paulo foi pensada para carros e a gente tem esse traçado viário saturado.

Então eu acho que esse é um ponto a que a gente deve se ater para... Como que a

gente vai lidar com isso? Considerando que dos aumentos de voos já estão acontecendo e, a partir do próximo ano, isso vai aumentar mais. Então acho que esse é um ponto que a gente deve falar, pensar no entorno, em quais os limites que esse entorno tolera, dentro da lei, para esse ruído que a gente tem sentido.

Eu acho essa questão de ter uma redução, como o Coronel falou, de 15% em alguns pontos, no ruído, mas só que no início foi falado que está sendo contratado um monitoramento de ruído. Então eu queria entender como que isso foi calculado. Então acho que isso é um ponto que a gente deve colocar como dúvida e tentar entender isso daí.

Outra questão que foi falada aí foi do transporte de combustível, que poderia ter uma melhora no trânsito na região. Ao mesmo tempo a gente vai ter um *shopping* exatamente na Rua Tamoios, que é o Shopping Megahouse. Como que isso vai ser discutido? Como que um *shopping* que é para equipamentos para casa, mobiliário, material de construção, as pessoas vão de carro também para esse local, como que isso vai ser discutido? Como que essa equação vai ser resolvida? Então acho que são pontos que eu acho que a gente tem que buscar estudar dentro da municipalidade, dentro do âmbito do município. Eu acho que sai da esfera de Infraero, de Decea, eu acho que são questões do município. Eu queria pedir ajuda da Câmara de Vereadores e da municipalidade para a gente poder chegar a algumas possíveis soluções e mitigações do que está por vir.

Era isso.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Okay. Muito obrigado.

Só lembrando que nós precisamos retomar essa questão da criação da Autoridade Municipal Portuária. Já existe na legislação, infelizmente, ainda não foi implantada. Eu acho que a gente já teria uma discussão, um caminho, ficaria muito mais fácil não só essa questão do Aeroporto de Congonhas e do Aeroporto de Cumbica. Nós temos essa questão das estradas de ferro, estradas federais, os helicópteros, há muita coisa para ser discutida.

O grande problema é que não tem uma secretaria que cuide especificamente desses assuntos. São várias secretarias, como a Secretaria do Meio Ambiente, a Secretaria de

Licenciamento, enfim há necessidade de nós unificarmos essa discussão. Já existe a lei e, por consequência, existe a figura da Autoridade Municipal Portuária, seria só a implantação desse nome e começar a funcionar. Acho que facilitaria muito o trabalho.

A questão do monitoramento do ruído eu gostaria de passar para algum dos senhores que já falaram a respeito. Acho que você poderia falar, o que seria bastante interessante. A gente está vendo aqui o Coronel Mauro, também falando a respeito, acho que é unânime a questão. Vamos passar a palavra para avançarmos no tema.

Por favor, o Sr. Fued Abrão Junior.

O SR. FUED ABRÃO JUNIOR – Só para fazer alguns apontamentos sobre algumas falas que foram colocadas, com relação ao funcionamento da Comissão, informo que ela já funciona bem antes da pandemia. O fato é que não tínhamos registro de reclamações.

Só para dar uma ideia, em 2019, o mesmo canal que hoje está disponível para a população já existia, bem antes, ainda em 2019, 2017, 2016, melhor dizendo. Não tivemos registro de reclamações recebidas nesse canal em 2019, em 2020. Em 2021, nós tivemos 51 reclamações, a gente consegue perceber que, a partir de 2021, que nós recebemos alguns registros relacionados a essa problemática dos ruídos.

Em 2022, de fato, a gente teve uma explosão de registros, período que a Comissão estava ativa. O fato é que não tínhamos uma demanda específica para que pudesse ser tratada. Só ratificando, o canal de comunicações está disponível já há um bom tempo.

Com relação à questão dessa problemática, eventualmente, já se comentou com relação ao estudo de ruído que tinha sido feito anteriormente, antes da implantação da TMA. Na verdade, a gente fez uma simulação em cima de uma proposta inicial que tinha sido apresentada e essa simulação se baseia estritamente em curvas de ruído.

Nós estamos discutindo aqui ruído em rota. Então extrapola a questão de ruído relacionado às curvas de ruído, digamos assim.

Então vamos lá, falando do monitoramento em si. Esse processo já vem acontecendo há um tempo, tivemos uma licitação para caçada, isso nos obrigou a fazer uma repetição desse

processo, para contratação do sistema de monitoramento. Enfim, conseguimos então, assinamos o contrato no último dia 5 de setembro.

A ideia, neste momento, agora, é fazer um estudo locacional. Esse estudo é basicamente para determinar quais seriam os pontos mais representativos, como o Fabio já colocou. Com o Fabio nós temos uma relação há bastante tempo, atuamos em problemática de ruído no aeroporto de Vitória, no Santos Dumont, também. Então a gente já tem uma parceria de longa data, reconheço o excelente técnico e profissional que ele é.

Voltando ao assunto de ruído, a ideia é a gente fazer, inicialmente, neste primeiro mês, um estudo locacional. Sabemos que um sistema de monitoramento não é barato, é caro. A ideia é fazer num espaço amostral, que seja relevante e suficiente para que a gente possa ter uma amostragem adequada e que possamos, de fato, endereçar da melhor forma essa problemática.

A princípio, neste primeiro mês, nós teremos esse estudo locacional. Estamos já mapeando qual seria o endereço mais adequado, com base na contribuição da população. Com relação aos registros de reclamação nós conseguimos, ali quando o reclamante, digamos assim, endereça, a gente consegue pontuar no espaço e fizemos esse trabalho.

Como eu comentei no início, nós observamos que boa parte das reclamações estão além das curvas de ruído.

Feito isso, a intenção é implantar essas três unidades fixas e aí começar a trabalhar no monitoramento móvel a depender da necessidade.

É possível, a partir de um único ponto, através de modelos matemáticos, a gente consegue extrapolar aquele nível de ruído para outras áreas no entorno.

Além disso, além da implantação do sistema de monitoramento, a ideia também é ter um sistema DSB. Esse sistema é uma antena que nós vamos conseguir captar informações da aeronave com relação à sua trajetória. Isso também vai nos auxiliar na determinação de quais os pontos que a gente tem mais concentração de movimento, quais não. E aí tentar também, com isso, estabelecer procedimentos com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo, quais

procedimentos a gente poderia, ou quais linhas de ação a gente poderia tomar, com relação a essas informações que serão geradas.

Então, além do monitoramento do ruído propriamente dito, nós também teremos essas trajetórias definidas com relação aos procedimentos operacionais.

Lembrando que a competência do aeroporto não é, enfim, adentrar na questão do espaço aéreo, não temos uma limitação com relação a isso, mas dentro do âmbito da Comissão a ideia é tratar disso também.

Em que pese a Comissão ter toda abrangência que se tem, também entendemos que há oportunidade de ter uma discussão um pouco mais técnica. Então nós também pretendemos abrir um canal de comunicação com a SAC, com ANAC, e também com o Decea para discutir tecnicamente quais possíveis soluções para que a gente possa trazer para a sociedade e apresentar: olha, estudamos dessa forma.

Eu trago como exemplo trabalho semelhante que nós fizemos no Aeroporto Santos Dumont, que também é um aeroporto central, onde tivemos lá muitas reclamações, num determinado período, quando houve abertura para outros destinos. Antigamente, o Aeroporto Santos Dumont tinha uma limitação de destino de aeronave, a partir de 2008, quando isso caiu, digamos assim, a população também acabou sendo, de certa forma, afetada.

Diferente de São Paulo, nós temos uma geografia muito acidentada ali no Rio de Janeiro, e alguns pontos são muito elevados. Aí o ruído, realmente, é muito mais percebido.

Através dessa problemática, nós implementamos um grupo de trabalho, com a SAC, ANAC, enfim, com as companhias aéreas e fizemos um estudo bem interessante para o Santos Dumont, buscando alternativas, pontos de mitigação. Criamos, inclusive, uma rota alternativa para aproximação do aeroporto. Então a ideia é, também, nessa mesma linha a gente discutir, do ponto de vista técnico, junto com todos os atores, algumas alternativas que possam ser implementadas. Em que pese, nós sabemos, como foi colocado a TMA Neo foi muito debatida e estudada por muito tempo, antes da sua implementação, mas tendo oportunidade de uma discussão técnica e alternativas, nós vamos buscar isso.

Então a ideia é também ter a participação da população, lembrando que há um custo associado à implantação do sistema completo de monitoramento, então vamos trabalhar inicialmente com três pontos fixos, e aí pontos móveis a depender da necessidade, partindo do ponto que nós poderemos extrapolar, através de simulações, os ruídos daqueles pontos que nós captamos ali com as estações fixas.

Era o que eu queria colocar, só comentando também, com relação ao processo de licenciamento no início de Congonhas foi realmente expedido, tratado pela Secretaria do Verde. Houve uma decisão, em 2015, desse processo ser encaminhado para a Cetesb. A licença do aeroporto está válida, em vigor, mas existe realmente um processo de renovação na Cetesb. Então é também uma oportunidade de se discutir, no âmbito do processo de licenciamento, essas questões relacionadas a ruído. Era o que eu queria atualizar para vocês.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Está ok.

Então, eu gostaria de passar a palavra ao Prof. Fabio, que até já havia me solicitado. Prof. Fabio, tem a palavra, por favor.

O SR. FABIO VINICIUS SCATOLINI – Apenas para complementar o que o Fued disse agora sobre Santos Dumont, ele mencionou que começamos a trabalhar juntos em Santos Dumont, para buscar soluções. Depois, eu saí da ANAC e ele prosseguiu na Infraero. Santos Dumont é um caso interessante, porque é claro que não é a mesma coisa que Congonhas e nem será. Inclusive, ele é até melhor. É até um aeroporto que também é um case, porque ele não tem área de entorno residencial, a rigor. É só água. Ele é construído em um aterro, mas, por duas ocasiões, eu fiz um estudo, quando ele ainda era criança, entre 1991 e 1993, de substituição dos Electras pelos 737-300 na ponte aérea.

Nós começamos a medir. Quando a frota de Electras caiu de 14 para 15 aviões... De 11 aviões... Então, começamos a medir os dois aviões ao mesmo tempo, tanto em Santos Dumont quanto em Congonhas, ao longo de dois anos, mas eram medições pequenas, estanques, com equipamento portátil, que não podia ficar sozinho. Não existia, na época, tecnologia para se implantar a preço razoável estações fixas e autônomas. Então, éramos cinco

peessoas trabalhando. Cinco viajaram por várias semanas para São Paulo e trabalharam de manhã, de tarde e de noite, nas horas de pico e de noite, nas últimas horas do dia, de Congonhas, medindo Electra e 737-300. A conclusão a que nós chegamos e que comprovamos, não só por curvas, mas também por medições, porque medimos, foi de que o 737 incomodaria menos que o Electra. Nós concluímos isso.

Quem tinha mais medo de que aumentasse o barulho era curiosamente a Urca, a urbanizadora carioca. Urca vem desse nome. Aquele pedacinho de chão, ali, na frente do aeroporto, é absolutamente tranquilo. Tem uma linha de ônibus, só, ou duas, passando por uma avenida só. Vai por uma e volta por outra, ainda. Não vai e volta pela mesma. É um bairro tranquilo e a Henriqueta Brieba estava reclamando. O Roberto Carlos estava com medo. Todos moravam lá e estavam com medo. A associação de moradores estava em cima e tal.

E nós, na rua, chamamos os moradores, na época, e dissemos: “Venham ver, aqui.” Nós os chamamos, porque nem temos como esconder um equipamento daqueles. A ideia era medir, mesmo, e dividir, partilhar a informação. Dissemos: “Venham aqui. Passem, aqui, uma hora conosco.” Eles vinham e nós mostrávamos: “Está passando o Electra, ali. Olhem até onde vai. Olhem o Boeing – é muito menos.” Aí, eles viam e se acalmavam.

A população, em geral, tolera. O brasileiro tolera muita coisa. Eu tinha um professor, na graduação, lá, na física, que dizia que o coeficiente de elasticidade do brasileiro era infinito. Pode esticar que ele não arrebenta. Por muito menos, tivemos revoluções no Chile há três anos. Ele aguenta, desde que ele não se sinta abandonado. Essa é a questão. Se ele sentir que está fazendo parte, que ninguém está escondendo nada dele, ele adquire uma tolerância maior. Essa é a experiência que eu tenho, como profissional, não apenas na parte de simulações acadêmicas. Eu tenho experiência na rua, medindo na rua.

Eu tenho várias histórias. Como o Prof. Péricles, daquele artigo, descreve – eu posso passar o artigo para vocês; eu o tenho, aqui –, eu tenho várias histórias para contar, mas eu vou contar só uma, que tem a ver com isto, aqui, com o assunto. Esse horário, de sete horas, foi estabelecido a partir de 1º de novembro de 1995. Foi tudo acordado, graças ao Dener, que ele

conheceu, quando entrou. Ele estava chegando e o Dener estava saindo. O acordo foi muito bem-feito e o comprometimento de todos os envolvidos era muito grande – do Decea, inclusive.

Alguns meses depois, em agosto ou setembro, veio a São Paulo, de Brasília, a Ministra da Indústria e do Comércio, Dorothea Werneck. Abriu uma feira no Parque do Anhembi. Não me lembro, exatamente, de qual era a ocasião, mas ela veio. Ela veio, como todos os ministros viajam, em aeronaves do GTE, Grupo de Transporte Especial da Força Aérea, que serve para isso, para transportar autoridades. Ela veio, porém alguém se esqueceu de dizer para ela, quando planejou o voo, que ela voltaria depois das 11h da noite. Ela voltaria – ou estava previsto para ela voltar, decolar de volta – antes das 11h da noite, mas ela veio para Congonhas. Ela veio para São Paulo. Ela não veio para Congonhas; ela veio para São Paulo. São Paulo tem trânsito. Então, para sair de Congonhas, ir ao Anhembi inaugurar alguma coisa, chegando ao final da tarde, e querer voltar, para decolar antes das 11h da noite, era uma missão quase impossível, como ainda é hoje em dia, eu acho.

Então, ela chegou depois das 11h da noite, mas o avião em que ela veio era um HS-125. Quem não conhece o HS-125, se sobrevoar em cima de você, você vai dizer: “Esse é um HS-125.” Ele é um avião dos anos 1960, um dos mais antigos do GTE, na época. O GTE já tinha Learjets. Já tinha os aviões menores, mais silenciosos, mas ela veio em um barulhento. Chegou depois das 11h e quis decolar. Mandou acordar todo mundo no SRPV, o Serviço de Proteção ao Voo. Acordou o Coronel, lá, o Comandante do SRPV, na época, porque o chefe de torre não estava autorizando decolar. Falou: “Olhe, não pode. Passou das 11h. Não pode decolar mais. É só voo para salvamento de vida humana. Não é o caso da senhora.” Depois, ela mexeu céus e terras. Acordou o Comandante do SRPV e o Comandante do SRPV tranquilamente disse: “Não autoriza. Se quiser, decola às 6h da manhã, como todo mundo. Espera seis horas e decola.” E a decisão se manteve, tamanho foi o nível de comprometimento que o Dener, particularmente, e o Benevides conseguiram naquela época.

Então, são histórias que mostram que é preciso trabalho em conjunto, trabalho coordenado – não junto, mas coordenado; um tem de saber o que o outro está fazendo –, e

transparência. A população tem de ser informada do que está sendo feito e a minha solução, que está na minha tese de doutorado e nos artigos que eu publiquei, busca justamente isto: outra solução mista, como estava escrito no *slide*, e consenso.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Está *okay*. Obrigado.

Gostaria de chamar o Sr. Edwaldo, que também tem uma posição.

A preocupação que temos é de que no ano que vem o concessionário irá assumir o Aeroporto de Congonhas. Nós não sabemos se vai dar continuidade a essas propostas com relação aos projetos que há para mitigar essa questão de ruído.

O que me chama a atenção é que, na realidade, a população de São Paulo – ou a maioria das pessoas – tem o conhecimento das cartas aéreas, mas não tem conhecimento de todas as rotas. Para começarmos a mitigar, a verificar e a medir o ruído, nós precisamos exatamente das cartas aéreas, sem o que não tem sentido nenhum. E a partir do momento que vocês vêm falando que vão começar a fazer isso, mas como vão fazer isso se nós não temos conhecimento das cartas? Não só das cartas, mas principalmente da rota. Nós não podemos falar absolutamente nada. “Olha, é isso aqui na carta, no geral”. No geral, você pode dar uma redução, como o Coronel falou, de 15% a 20%. Mas, na rota propriamente dita vai ter uma diferença monstruosa.

Então eu acho que essa é uma preocupação muito grande, por isso chamei o Edwaldo, porque ele tem até essa preocupação com relação ao aumento de movimentos que vão acontecer e que nos preocupa muito, porque vai fazer agora, mas daqui a pouco vai ter que fazer outras vez, porque nós vamos ter um aumento substancial dos pousos e decolagens no Aeroporto.

Edwaldo, por favor.

O SR. EDWALDO SARMENTO – Bom, retomando, vou tentar falar das nossas surpresas.

Nós entramos na Justiça Federal, no Ministério Federal e Ministério Público Estadual com o intuito de suspender o leilão para a inclusão da licença ambiental com todas essas

preocupações, Vereador. Porque entendíamos que, se isso não estivesse no leilão, no contrato, o futuro operador poderia dizer: “Olha, eu não tenho obrigação nenhuma, porque não estava no contrato”.

Nós tivemos a surpresa inclusive lá em Belo Horizonte, como todo mundo dava como bola da vez uma operadora rodoviária como a futura operadora do Aeroporto de Congonhas, nós acompanhamos que essa operadora faz no Pampulha. E, lá no CGRA, o pessoal de Pampulha reclamou desse ruído, desse negócio todo e forçou a operadora a se pronunciar.

Então a operadora ficou silente por um bom tempo. Quando ela estava acompanhando a mídia e viu a gente na mídia falando sobre isso, ela mandou uma carta para esses moradores dizendo o seguinte: que aquilo não estava no edital e eles não produziam ruídos, quem produz ruído é a aeronave, e lavaram as mãos.

Bom, então nós entramos na Justiça Federal com essa preocupação, precaução. Nós, em nenhum momento, pedimos que suspendesse o leilão e que anulasse o leilão. A gente pedia a inclusão dessas medidas. E o tempo todo o Secretário, sempre muito esquivo, dizia: “Não, mas essas coisas são obrigação do novo operador”. Ora, se é obrigação do novo operador e não está no edital, o novo operador vai responder o que ele respondeu lá em Belo Horizonte...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. EDWALDO SARMENTO – Que não é competência dele, você entendeu?

Aí, não conseguindo ter nenhum resultado positivo das inúmeras audiências que tivemos, entramos então na Justiça Federal. Entramos no TSU e o TSU então diz: “Olha, isso é um problema de meio ambiente, isso é um problema lá de São Paulo, do município e da cidade”. Quando eu falo que os órgãos não se falam é porque ficam assim, *né?*

Então, nessas instâncias nós falávamos e muito preocupados, porque o Secretário da Aviação do Minfra, nas duas audiências que eu participei, da 7ª rodada, ele, vendendo o peixe, que era um dever dele vender o peixe – e Ronei, parabéns, vendeu bem -, vendendo o peixe ele diz claramente: “Olha, o potencial do Aeroporto pode aumentar os voos, porque vão ser voos de Buenos Aires, voos do Equador, da Colômbia, possivelmente um voo que saia daqui

de São Paulo, de Congonhas até o Panamá e Panamá/Nova Iorque”. É claro que ele estava melhorando a noiva. Agora, nós, como moradores, temos que agir, temos que nos precaver. Então, vai ter isso mesmo? Então, vai ter que ter na licença ambiental, vai ter que estar no edital de leilão, de forma que o novo operador saiba exatamente onde é que ele vai entrar, e mormente os operadores do exterior.

Eu fui um dos presidentes de sindicato que resistiu à privatização da Telebrás, na época, e informei todos os *players* europeus sobre as mentiras do Governo Fernando Henrique, que o sistema era envelhecido, que precisava de investimentos. Está aí, hoje o Coronel não conseguia falar com a internet. O que eu falava acontece hoje, *tá?*

Então a nossa ideia era informar todos os *players* internacionais de que, diante de uma era de ESG, eles iam ter sim contencioso ambiental, porque nós íamos entrar na Justiça. Essa preocupação foi colocada porque o Secretário Ronei marcou uma reunião em Brasília com o Decea e o Decea nos deu uma aula. Tudo que ele fala é verdade, é uma aula... E a gente não tinha o que contestar, porque o morador não dá para combater informações técnicas. Vem o professor e fala, para a gente só sobram as orelhas, não adianta. O avião passa lá e rasga os ouvidos da gente, da criança, do velho, de todo mundo, ninguém trabalha. Então pode ser a melhor tecnologia, o melhor regulamento, a verdade está lá.

Tem um discurso também, eu queria deixar claro, que é a questão que quando a gente embate muito - alguns moradores são mais radicais -, algumas autoridades falam: “Ah, mas o Aeroporto chegou antes de vocês”. Eu estava estudando as tribos indígenas que tinham lá naquela região, mas os índios estavam lá antes. E parece que o índio tem ouvido, *né*, parece que tem criança, tem tudo, *né*.

Então, Vereador, o que eu quero deixar bastante claro aqui na Edilidade, o que nós epitomizávamos, e não precisava nem ser aquela senhora, a vereadora que previa o futuro, não precisava ser um Zé Arigó da vida, um Chico Xavier. Não! O que a gente falava? A gente falava exatamente da nossa preocupação com o aumento de voos, aumento de poluição. Estava lá. Tanto é que a decisão dos juízes e a decisão do desembargador foi pelo caminho que não estava

se discutindo o fator de segurança e ambiental, estava se discutindo se a Anatel tinha acompanhado rigorosamente a legislação do leilão, e ela tinha mesmo. (Risos) A gente mesmo, quando via, tinha.

A gente queria na realidade era provar que esse... Em Direto tem um ditado, a doutora pode me corrigir, tinha um *periculum in mora*, não é isso? Tinha um perigo iminente, que era o aumento dos voos, conseqüentemente.

Se eu perguntar agora para as autoridades da Infraero se isso vai acontecer, eles vão dizer: “Olha, essa regulação, essa expansão, é tudo, os operadores... Eles terão três anos para fazer isso”.

Como eu sou... Eu sou um animal político, Vereador, embora não seja parlamentar, eu sou um animal político.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. EDWALDO SARMENTO – Você entendeu?

Então me preocupa, quando eu sou chamado para uma reunião e a pessoa me dá uma tabela dessa. A ANAC... Eu dei três entrevistas na mídia dizendo que não era verdade que tem aumento de voo, porque lá na contestação da Infraero, da ANAC, na Justiça Federal, eles negaram isso. Está lá no processo, que ia ter aumento.

Eu deparo com a Infraero informando a empresa aérea, você vai mudar de 22, nós permanecemos como está, não é isso? Trinta e seis. Trinta e seis? Eu não me lembro agora.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. EDWALDO SARMENTO – Quarenta e um, não é? Exato, que soma mais o oito de aviação geral.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. EDWALDO SARMENTO – Exato.

Aí em 23 ele já... está autorizada a capacidade. Você passa o dia inteiro com 36, frequência de voo, não é isso? Mais oito, 41, não é isso? Trinta e seis, às seis da manhã, mais oito, o dia inteiro dá 44 voos por hora.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. EDWALDO SARMENTO – Está autorizado.

Isso aqui foi um acordo da autoridade brasileira com os *players* internacionais. Esse Aeroporto só consegue atender o que eles venderam se aumentasse os voos, as frequências.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. EDWALDO SARMENTO – É claro que ninguém escreveu isso, não é? É isso aí, tá? Então, veja bem, a gente se depara com esse aumento escandaloso. Agora, “não, mas isso é só em 23.” Ora, mas se eles deram três anos para as pessoas, para a operadora fazer um estudo adequado do meio ambiente, a licença ambiental – e havia três para fazer o estudo, Superintendente -, isso pelo Ronei.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. EDWALDO SARMENTO – E dois para executar a engenharia dos estudos de acomodação. Ora, se nós colocarmos mais três anos... E alguém faz nós acreditarmos que o Aeroporto não vai ter esse aumento por conta que o estudo não foi feito. Alguém vai fazer eu acreditar que esse final de ano, para recuperar o perfil do faturamento das empresas, se não vão colocar 44 frequências no Natal, no Carnaval e tal. Claro que vai. Qualquer reclamação que tiver aí vai para as calendas.

Eu não falo que esse governo, não foi só esse não, porque outros fizeram, eles não têm sensibilidade social. Nós moradores somos meros agentes marginais, com o seguinte lema: está incomodado, que se mudem. Você entendeu?

Essa é a nossa colocação. Eu agradeço. Não queria falar sobre isso, mas fico feliz. O senhor me dá dois contentamentos, primeiro porque me deixou falar de uma coisa que eu estava meio engasgado e, o segundo, ter a ciência que o senhor fez a legislação ambiental, a lei que manda medir as frequências urbanas. Infelizmente, não implantada. Então são duas informações interessantes.

Por essa sua lei, eu poderia fazer uma propositura até para uma emenda dela. Quando se tratar de região urbana que envolva cinco aeroportuários, sejam eles de aeroportos

públicos ou dos heliportos de aeronave, onde tenha ele que sejam aplicadas as normas ambientais, seja da Cetesb, seja de meio ambiente. E também uma emenda onde se coloque a necessidade, que é um dever da edilidade, de criar o fundo de mitigação ambiental em aeroportos no município.

Falo isso baseado, sei que vão me dizer que tem acordo internacional, mas eu também acompanho a ESG. Os acordos internacionais sobre meio ambiente estão todos em reestudo, porque a mudança ambiental está dizendo aí: a mudança do clima não respeita normas regimentais nem operacionais. Nós temos de avançar. Então essa é a minha proposta, a minha sugestão.

Crie esse fundo e conte com as entidades, conte com a nossa experiência para, se possível, surgir, criar uma comissão na Edilidade, onde envolva um especialista como o professor, envolva o pessoal da ANAC, do Decea, da Infraero e de todos os operadores nesta comissão de forma que a gente não bata a cabeça.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Não tenha dúvida.

O SR. EDWALDO SARMENTO - Coloca em votação por unanimidade, todos têm que votar, que é para não ficar que um é contra; o voto de um derruba a ideia de todos.

Então cria uma comissão. Eu faço questão de sugerir às pessoas, traz para esta comissão pessoas que entendam, tipo assim o professor está aí falando, pessoas que falem coisa com coisa. Que entendam e tenham sensibilidade humana. Será que só os nossos ouvidos que são sensíveis?

Desculpe o discurso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Obrigado, Edwaldo.

Eu acho que você vem aqui nos dar esse brilhantismo, esses dados, vamos montar esse projeto. Acho que é extremamente importante.

Preocupa-me, porque recebi um ofício do presidente da AENA do Brasil, falando que ele não poderia comparecer, porque ainda esteja talvez montando outra empresa, que vai administrar o Aeroporto de Congonhas. Só no segundo trimestre de 2023 é que eles teriam

condições de fazer uma avaliação com relação a essas questões e que não podem emitir nenhum parecer com relação aos aeroportos concessionários.

O que me assusta porque...

O SR. EDWALDO SARMENTO - Eles ignoram tudo isso.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Assusta-me exatamente isso. Como não existe na legislação, não existe no edital, 2023, no segundo trimestre, é que eles vão se sentar aqui e, muitas vezes, falar: “Eu não posso fazer nada porque isso não está dentro das licitações, não existe lei que me faça cumprir.” Nós vamos ter de brigar novamente.

Uma coisa que me deixa preocupado, é que no começo deste ano nós fizemos uma audiência pública para discutir a internacionalização do Aeroporto de Congonhas. As autoridades vieram aqui e garantiram que não haveria aumento de movimentos. Agora está demonstrando que existe aumento de movimento. Então nos deixa extremamente preocupados, porque nos coloca como reféns e sem uma condição de reclamar. Essa que é a principal preocupação.

O SR. EDWALDO SARMENTO – Eu queria trazer um informe, não é uma informação. A qualidade dessa operadora nos aeroportos brasileiros que ela tem são sofríveis, Recife e tal. O informe que eu tenho é que essa empresa - haja vista a queda das ações dela na bolsa -, foi surpreendida porque a única visita que eles fizeram no Aeroporto de Congonhas foi em cima de uma van do aeroporto, deram uma volta. Ouviram (falha na transmissão.). Eles não conhecem nada. Eles não estão sabendo do contencioso. Nós é que vamos, as entidades agora que vão informar o (falha na transmissão.) para a AENA. Não se deixem levar pela AENA brasileira, ou outra que vai funcionar, porque toda empresa europeia ou americana, tal, quem resolve é lá. O cara aqui tem o nome de presidente, mas na realidade é... nós chamamos de (falha na transmissão)

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – É, ali é...

O SR. EDWALDO SARMENTO – Ele não sabia, porque se eles soubessem desse contencioso não sei se o *board* deles comprariam.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Tá bom.

O SR. EDWALDO SARMENTO – O contencioso é de alguns bilhões de dólares.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Entendi. Tá bom. Muito obrigado.

Vamos passar a próxima inscrita, a Sra. Maria Helena do Amaral Osório Bueno, que representa a Associação dos Moradores de Alto Pinheiros. Está presente?

A SRA. MARIA HELENA DO AMARAL OSÓRIO BUENO – Boa tarde a todos. Depois de todas essas explanações vou ser bem rápida e dizer que nós, aqui do Alto de Pinheiros, estamos na rota de descida (falha na transmissão). Hoje, por exemplo, ainda (falha na transmissão). Seria bastante importante para nós (falha na transmissão).

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Obrigado pela manifestação.

O próximo inscrito é o Sr. Paulo Uehara, da Associação dos Moradores da Vila Nova Conceição. Está presente?

O SR. PAULO ROBERTO UEHARA – Bom dia Vereador Aurélio Nomura. Agradeço o convite. Parabéns pela iniciativa da audiência pública.

Eu acho que o que o Edwaldo colocou representa realmente o que as associações têm de angústia em relação a essa concessão. Nós participamos de duas audiências públicas antes da concessão, onde foi colocada a necessidade de implantação de sonorizadores para que pudesse medir os ruídos reais de impacto nos bairros do entorno. Nós queríamos que isso fizesse parte do edital, mas infelizmente não fez. Nós corremos o risco de ter essa situação que o Edwaldo mencionou. O novo concessionário, pelo que ficou claro, ignora o tamanho do problema que eles estão assumindo, se negar a fazer.

O que a Claudia também falou sobre o impacto no trânsito na região é extremamente preocupante.

A ideia de a gente entrar com uma ação na Justiça para adiar a concessão – nós nunca fomos contra a concessão - nós até entendemos que não é papel do estado fazer gestão de aeroporto, deixe isso para a iniciativa privada. Mas nós entendíamos que adiando a concessão poderíamos estudar melhor o problema e buscar soluções.

Como a Claudia comentou, a via Norte-Sul está sobrecarregada, nós temos a Avenida dos Bandeirantes, do lado do Aeroporto, que está abandonada. Podia-se pensar em soluções de acesso ao Aeroporto pela via dos Bandeirantes, mas precisa ter um estudo maior, mais amplo, para que a gente pudesse buscar uma solução. Mas, infelizmente, repito, foi aquilo que o Edwaldo falou, o problema está aí e agora não sabemos como resolver.

Nós agradecemos a sua iniciativa, acho que a lei que conseguiu aprovar precisa ser implementada, precisamos implantar, de fato, sonorizadores para que meçam o impacto nos moradores.

Os aviões decolam a 200 metros do nível do solo da cidade de São Paulo. Dizem que há aviões com tecnologia nova, com menos ruído. Não sei se é verdadeiro, porque, para decolagem, eles utilizam a potência toda. Eu me lembro de uma audiência pública em que foi colocado isso. Em nível de voo, de fato, ele produz menos ruído e é mais econômico, mas, na decolagem, não. Ele usa a potência inteira do motor.

Outra questão: comparam esse com vários outros aeroportos. Eu quero saber o tamanho das pistas desses outros aeroportos. O Aeroporto de Congonhas é basicamente um porta-aviões. A pista é curta. Então, para o avião decolar, ele usa a potência toda.

São essas as questões que nos preocupam e, se entramos na área técnica, nós não temos base técnica para discutir. Nós precisamos da Câmara dos Vereadores e dos Vereadores, para que nos ajudem a buscar uma solução que minimize esse impacto.

Agradeço pela participação.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Muito obrigado.

O próximo inscrito é o Sr. Marcelo Torres, da Associação Viva Paraíso.

O SR. MARCELO TORRES DE OLIVEIRA – Vereador Aurélio Nomura, agradeço muito a iniciativa que o senhor teve, no sentido de trazer para nós a possibilidade de externarmos as nossas angústias.

Eu sou Presidente da Associação Viva Paraíso e, a partir de 2021, passamos a ter sobre o espaço aéreo do nosso bairro uma quantidade significativa de aeronaves, com todo

esforço e volume sobre a decolagem.

Então, eu fico pensando, Vereador: como é que uma pessoa idealizou essas curvas e imaginou que seriam a solução, para espalhar, para não haver uma rota única e não sacrificá-la, como disse o Coronel? Ele falou do incômodo, da forma como o barulho incomoda as pessoas. Ele sabe disso e continuaram exercendo essa condição de espalhar esse ruído pela cidade.

Aí, você traz que está havendo investimento muito grande. É significativo o investimento. Quer dizer, a pessoa que idealizou essas curvas está prejudicando o erário público. Por quê? Porque o Edwaldo era uma andorinha sozinha e hoje nós nos unimos a ele, no sentido de demonstrar nossa insatisfação.

Essa pessoa que teve essa ideia maravilhosa, uma ideia inteligente, está onerando a população, os órgãos públicos. Para que isso? E não acontece nada. Tinha de ser pendurado em praça pública, não é, Edwaldo? Não é possível uma coisa dessas, quer dizer, uma pessoa idealizar uma solução que é problemática. Está claro e evidente que isso é problemático.

O Secretário Ronei é brilhante nas suas explanações, nas suas ideias. Ele reconhece, a cada momento em que fazemos as audiências com ele, a nossa angústia, mas, como o Edwaldo fala, não há solução. Não somos ouvidos. Não existe nenhuma solução e nem vai existir, porque vocês vão fazer o estudo e vocês não vão mudar o critério. Não adianta nada. Quer dizer, o esforço, o gasto que vai ocorrer é inútil, no meu ponto de vista, porque não vejo solução, nesses estudos, que vai modificar a ideia inicial de uma pessoa brilhante, inteligente, que trouxe só problema para todo mundo, tanto para vocês quanto para a população. Isso ninguém vê. Quem inventou essa ideia brilhante, hein, Edwaldo?

Não temos condições. Nós estamos na região do Paraíso. Nós temos sete hospitais e duas maternidades, Vereador. Nas ruas, você vê que é proibido buzinar, pelo hospital. Agora, os aviões podem passar. Eles veem, tecnicamente, como a aeronave faz toda a sua mecânica de voo, mas não veem quem está embaixo. Não reconhecem o que há embaixo, que somos nós. Os hospitais estão incomodados. Eu estou conversando com o HCor e todos os hospitais do

entorno, para que façamos um movimento no sentido de mostrar que isso prejudica a saúde das pessoas que estão se tratando.

É um absurdo. Não se enxerga o que há embaixo. Só se enxerga o que há em cima e o benefício do custo de não ter gasto com combustível das aeronaves. E nós fazemos o quê? Vamos gastar com saúde, com assistência médica, muito mais do que nós já gastamos? É inadmissível uma situação como a que estamos vivendo atualmente.

Não sei se você, Edwaldo, e as outras associações concordam. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Muito obrigado.

A próxima é a Sra. Tamara Capato, Diretora Jurídica dos Amigos do Novo Mundo Associados.

A SRA. TAMARA FATIMA HEYMANN CAPATO – Boa tarde, Vereador.

Muito obrigada por nos receber nesta Casa do Povo. Não é a nossa primeira vez aqui. Nós temos o Presidente da Infraero e o Secretário. Também não é a primeira vez que nós conversamos com ele e o professor.

Eu também falo em nome das associações. Eu fui advogada no processo de que o Edwaldo falou. Nós não nos colocamos contra a concessão, mas contra aquilo que nós prevíamos que ia acontecer e está acontecendo. Nós fomos pegos – não diríamos de surpresa, porque nós ficamos, assim, talvez, um pouco tristes, entristecidos em ter ouvido que nós teríamos três anos para um aumento de voo, do Secretário, dos representantes do Poder Público, e vemos esse aumento já, agora, no ano que vem.

É uma previsão que nós não gostaríamos de ter feito e acertado, porque parece, muitas vezes, que somos chatos. Vimos aqui e perturbamos vocês e o Secretário, que tem um papel tão importante e poderia estar evidentemente vendo coisas mais importantes, mas representamos a sociedade. Não é a Tamara que é chata. Não é o Edwaldo que é chato. Não é o Marcelo que é chato. Não é ninguém que é chato.

Nós representamos os nossos filhos, os nossos netos. Se amanhã a Tamara não estiver aqui, vão estar o Guilherme, o Paulo, nossos filhos e nossos netos. Isso é uma luta da

sociedade civil, que não vai cessar. Até agora, nós falamos. Nós precisamos ser ouvidos e por isso esse convite é tão importante. Nós sempre estivemos falando e não estamos sendo ouvidos. Eu acho que o que aconteceu agora está sendo provado.

O Decea foi muito gentil em nos explicar e nos receber. Não estamos nem dizendo que o Poder Público não nos recebe. Eles nos recebem de boa-fé, com todo o empenho. Nós temos um problema que já foi dito: as competências são partidas. Os interesses são complicados. O Secretário tem de fazer aquilo que o nosso Governo pede, mas pedimos que políticas públicas sejam feitas com dados. Eu espero que as novas gerações de aviões sejam menos poluentes. Eu espero que haja menos ruídos.

A minha filha de três anos e meio e os netos do Edwaldo não vão aguardar. Eles estão crescendo. Eles ouvem, hoje, o barulho. Eles respiram, hoje, o ar poluído. Isso acontece hoje, para daqui a dez, 20 ou 30 anos. É o futuro do nosso país, porque eu, Tamara, vou ouvir. Ouvi até hoje. Vou ouvir, talvez, nos próximos 20 ou 30 anos, e vou morrer. A minha filha e os netos de vocês são aqueles que serão impactados.

A luta da sociedade civil não é uma luta para ser chato. Não é uma luta para impedir o progresso e a arrecadação do Poder Público, assim como a sua luta por um mapa de ruído é uma luta para as gerações futuras, para um Brasil melhor, para uma geração melhor, para que o futuro do nosso país tenha uma chance de ter pessoas mentalmente saudáveis, que respirem melhor em uma cidade com uma construção melhor.

Os bairros no entorno do aeroporto são bairros de adensamento. O Plano Diretor – os senhores sabem melhor do que eu – manda adensar Moema, por exemplo. O Novo Mundo fica colado a Moema. Nós teremos construções de prédios, gente morando, para que haja uma melhor construção para a cidade, porque nós temos os eixos e uma capacidade melhor de mobilidade. Essas pessoas serão impactadas. Essas crianças serão impactadas, assim como as escolas e os hospitais.

Então, novamente, pedimos que o Poder Público tenha essa sensibilidade e nos ouça. Nós não vamos parar, nesta Casa, no Judiciário, com o Ministério Público, com a nova

operadora, com a ANAC, com a Infraero, coitada, que, gentilmente, novamente, sempre nos recebeu, sempre tentou fazer o melhor, mas precisamos ter dados para uma política pública real de dados. E a gente vai pedir, hoje, amanhã e o resto das nossas vidas, pelos nossos filhos, pelos nossos netos.

Política pública não se faz com esperança, não se faz com a ideia de que hoje vai ser melhor, não se faz apenas por uma arrecadação de 2,4 bilhões em outorga. Não se faz dizendo que vai ser feito daqui três anos, e pedindo - está tendo um pedido -, porque inclusive a AGU não respondeu. O pedido que foi lá no mês três. Foi negado, não autorizado. Não tivemos nem acesso ao processo para poder entender quais estudos foram feitos para que a ANAC autorizasse. Não tivemos. Nós pedimos. Pedimos, não tivemos acesso a esses dados. Então nos deem os dados, nos deixem participar. Nós não somos chatos, somos a sociedade civil. Nós somos as crianças que moram embaixo desse barulho.

Muito obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Obrigado. Parabéns pelas exposições, pela defesa, extremamente importante.

Queria chamar o Sr. Manoel Fonseca, representante da Associação dos Amigos do Bairro do Itaim Bibi.

O SR. MANOEL FONSECA - Obrigado Vereador, obrigado a todos os presentes aqui.

Olhem só, gente, o caos que o Decea fez com a implantação dessas novas rotas TMA Neo São Paulo. Ele conseguiu acabar literalmente com bairros que antes não tinham rotas de aviões. Ele acabou com os bairros: Itaim, Vila Olímpia, Vila Nova Conceição, Jardim Lusitânia, Jardins, Paraíso, Bela Vista. O Aeroporto existia e não incomodava o que incomoda hoje. A implantação dessas novas rotas do TMA Neo São Paulo foi um tiro no pé do Decea. Representado aqui pelo Coronel Mauro, o Brigadeiro Fiorentini e outros responsáveis por essa calamidade, eles acabaram com os bairros. Os bairros hoje são acordados às 6h15 da manhã todos os dias e os aviões passam de três em três minutos. Vereador, ninguém aguenta mais

esse erro, esse caos que o Decea e a AANC causaram na cidade de São Paulo. É algo inadmissível.

Estamos aqui com os representantes do Itaim, Vila Olímpia, Moema. Estão tendo, como o Marcelo disse, problemas de saúde. São idosos, crianças que estão perdendo a sua qualidade de vida. É muito sério o que está acontecendo.

Nós fomos juntos, participamos já de audiências públicas na Assembleia, audiências públicas aqui. Participamos com a Infraero, a Infraero mesmo com a Sra. Cristina Toffoli, que organiza reuniões com os representantes da ANAC e do Decea. Mas é assim, como o Edwaldo explicou, nós vamos lá, explicamos as reclamações todas que essa rota causou a partir de um ano atrás da implantação da mesma e nada muda.

Eu peço a ajuda dos senhores do Ministério da Infraestrutura, do Sr. Ronei Glanzmann que está do nosso lado fazendo um trabalho ótimo desse meio de campo, entre os representantes e os órgãos públicos, ele está fazendo o máximo. Mas assim: nós não vemos um movimento do próprio Decea e da ANAC. Eles não alteram as rotas.

Eu peço que nós revogemos essas rotas. Se elas fossem benéficas, elas não estariam causando esse transtorno todo que os senhores estão vendo. Eles acabaram com os bairros. Há um ano os moradores não dormem mais. São voos de três em três minutos. Isso acaba com qualquer saúde.

Peço, encarecidamente, para os órgãos públicos, para o Decea, em nome desses representantes da Infraero, Ministério Público, que revogue essas rotas, urgentemente. Aí sim, façam um estudo, implantem os sensores nesses bairros. Ok. Perfeitamente. Faça um estudo antes da implantação e não espere a pandemia, o Aeroporto com poucos voos, para implantar na surdina. Implantaram isso na surdina e aos poucos a população percebeu o caos que virou. Ninguém está contente com essa rota TMA Neo São Paulo. A sociedade, os moradores, estão estarecidos. Estão prejudicando sua qualidade de vida.

Peço que revogue, urgentemente. Faça um estudo com calma. Definam novas rotas. São bem-vindas. A privatização, sou super a favor. O pessoal sabe disso. É benéfico, mas a

implantação da TMA Neo São Paulo foi um tiro no pé do Decea. Isso tem que ser revogado e suspenso essas rotas, urgentemente. Não adianta eles fazerem um estudo agora, que o erro foi feito. Conserta-se a origem. Conserta-se o erro que foi feito, aí volta a ser as rotas antigas, que é o que todo mundo quer. E aí, *okay*. A gente faz um estudo, pesquisas com a sociedade, pesquisas públicas, conversas, mas não implantam as rotas na surdina, no meio da pandemia. Isso foi uma calamidade pública. O Decea é responsável por isso. Eu peço que eles tomem essa consciência e voltem atrás. Porque a sociedade não aguenta mais. Todos que estão aqui – desculpem o tempo – assim, é a quinta audiência que eu participo e o Decea não se prontifica. Ele não assume e não altera novamente as rotas.

Peço ao Coronel Mauro, Comandante Euler, Tenente Paulo Almeida, da Infraestrutura, Sr. Sérgio Ramos Pinto, conversamos com eles todos os dias e até hoje não se deu um passo. Não é, Edwaldo? Não há um passo de mudança. A gente não quer esperar os aviões elétricos virem e os sons diminuïrem. Isso vai levar de cinco a dez anos. Queremos uma atitude agora.

Nós temos uma reunião com a CGNA no próximo dia 29 de setembro e eu imagino assim: iremos lá e mais uma vez explicar, mostrarmos essas reclamações todas, novamente, desses transtornos todos. Eu imagino, que outra vez Vereador, nada será feito. Iremos lá, contamos com a colaboração dos responsáveis, mas a gente quer - o que a doutora falou - queremos atitudes. Queremos ser ouvidos. Queremos uma ata falando: iremos alterar, é alguma coisa emergencialmente. Esperarmos para daqui cinco anos? Nós estaremos com pessoas já convalescidas, com a saúde prejudicada. Não dá mais para esperar. Temos de ter atitudes urgentes do Decea, da ANAC, e quem for o caso.

Muito obrigado. Desculpe a explanação, mas ninguém aguenta mais. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Muito obrigado, Sr. Manoel.

Acho que todos nós queremos uma ação mais rápida, e é por isso que a gente fez esta reunião, exatamente para poder agilizar. Tenho mais alguns inscritos, eu já havia chamado, mas não estavam presentes. Então, eu pediria para que falassem no máximo por três minutos

ou que encaminhassem por escrito, porque à 1 hora nós temos que fechar, encerra-se a reunião da Comissão. Chamo a Sra. Denise Delfim, representando a Associação de Moradores de Vila Mariana, que está *on-line*. Por favor.

A SRA. DENISE DELFIM – (Falhas na transmissão).

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Acho que não está funcionando. Nós voltamos...

A SRA. DENISE DELFIM – Agora deu, desculpem. Bom dia a todos.

Eu acho importantíssimo a gente conversar, a gente trazer o pessoal das associações porque é a única forma que a gente tem para poder dizer que realmente é um absurdo esse aumento de movimento (falha na transmissão). Eu sou jornalista, tenho um jornal chamado *Pedaço da Vila*. Três meses antes do acidente da TAM, eu fiz uma matéria porque estava um absurdo, aqui, a Vila Mariana. Três meses depois, aconteceu esse acidente. Infelizmente, o filho da minha madrasta morreu nesse acidente. Então, a gente já sentia (falha na transmissão) e que alguma coisa poderia acontecer. Eu até coloquei no *chat* o *link* dessas matérias que eu fiz: a de antes do acidente e a depois do acidente.

O que eu quero dizer é o seguinte: aqui o bairro, tanto Vila Mariana, Paraíso, Moema, nós temos muitos hospitais, muitos hospitais. Se vocês forem fazer uma contagem, vocês vão ficar impressionados com a quantidade de hospitais que nós temos aqui na nossa região. Aqui na Vila Mariana, com o aumento de rotas, porque vocês falaram que em 2020 e 2019 teve muito pouca reclamação, aí vocês falaram de 2020, de 2021 e que em 2022 foi que começaram as maiores reclamações. Obviamente, por causa da pandemia houve uma diminuída, depois voltou com tudo, e a gente sentiu muito isso. Então, eu acho que seria muito importante, como disse... Eu acho que eu fui muito bem representada pela Dra. Tamara, pelo Sr. Edwaldo. Eu coloco as palavras deles como minhas e eu acho que seria muito importante, antes de qualquer aumento de movimentação de avião, fazer um estudo de impacto, porque esse estudo está vencido, e, mesmo assim, a concessão foi realizada.

Então, eu só queria dizer isso: a importância de se fazer um estudo antes desse aumento na movimentação dos aviões. É isso. Eu acho que o que o Dr. Edwaldo e o que a Tamara falaram é o que eu acredito, é o que discutimos muito no nosso grupo, e a gente queria ser ouvido. Porque a gente percebe isto: audiências e mais audiências, reuniões e mais reuniões, e o que a gente fala vira fumaça. É isso o que dá para perceber.

É isso. Estou sendo breve porque eu acho que o que foi dito é o que a gente acredita, é o que eu acredito.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Obrigado.

O próximo é o Sr. João Carlos Maradei Junior, consultor AME Jardins, representando a Associação de Moradores de Jardim América, Europa, Paulista e Paulistano.

O SR. JOÃO CARLOS MARADEI JÚNIOR – Boa tarde a todos.

Quero agradecer à Câmara Municipal, na pessoa do Vereador Aurélio Nomura, por esta iniciativa extremamente importante e fazer coro com todos os meus colegas de associações de moradores. Temos travado, já há algum tempo, uma batalha um tanto quanto inglória, mas sem perder a esperança de que seja respeitado o mínimo de qualidade de vida das pessoas, tanto em relação ao meio ambiente como o aspecto da segurança, que, inclusive, preocupou em uma reunião recente em que tivemos o Chefe do Ministério Público estadual.

As reclamações não param de chegar. Curiosamente, antes mesmo do início desta reunião, eu recebi diversas mensagens de moradores não só do Jardim América, Europa, Paulista e Paulistano – em que a AME Jardins atua -, mas também de pessoas de Cerqueira César, região entre Paulista e Rua Estados Unidos, todas relatando, desde muito cedo, quatro e meia, cinco horas da manhã, o barulho de aviões nessa região.

Então, o problema existe, o problema está claro para todos. Todos os meus colegas colocaram isso, dessa dificuldade e do prejuízo à saúde das pessoas que são afetadas por esse fluxo aéreo. Portanto, eu acho que a única coisa que eu tenho para acrescentar, como representante dessas pessoas que nos enviaram ainda esta manhã relatos desses problemas, é pedir o auxílio da Câmara também para nos auxiliar nessa frente para tentarmos chegar a uma

solução que atenda a todos. Em nenhum momento nós falamos que somos contra a concessão, que somos contra o Aeroporto, não tem nada disso; mas nós não podemos nos esquecer, não vou tão lá atrás, como o meu amigo Edwaldo, que relembrou muito bem que os índios já estavam ali no local. Mas o fato que existe uma realidade hoje. Acho que não importa se o aeroporto chegou antes, se chegou depois; o fato é que há um prejuízo à saúde das pessoas, e nós precisamos chegar a um denominador comum, nós precisamos equalizar essa situação para que todos possam conviver de uma forma digna e adequada. Eram essas as considerações. Agradeço, Vereador.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Muito obrigado.

Gostaria de chamar o Sr. Nelson Cury, da Associação dos Moradores e Amigos do Jardim Lusitânia – Sojal.

O SR. NELSON CURY – Boa tarde a todos.

Saúdo a todas as autoridades presentes. Quero, em poucas palavras, endossar todos os colegas que se posicionaram de uma forma bastante enfática, porque o problema é muito sério, muito grave para a gente. No aspecto técnico, a gente entende que existe uma explicação técnica, um fundamento, mas quem está sofrendo as consequências somos nós. Então, eu queria reforçar todos os problemas que estão acontecendo com os hospitais na região. Eu sou do Jardim Lusitânia, vizinho ao Parque do Ibirapuera, que já tem problemas graves de som, de barulhos, e reforçado também pelos aviões e pela concessionária. Então, isso, com certeza, a fauna sente bastante lá do parque, acho que já está diminuindo bastante a quantidade de animais, e quero reforçar o que a Cláudia falou sobre o impacto do aeroporto em todo o entorno com relação ao trânsito, a tudo. A Prefeitura tem que ter alguma forma de conseguir consertar isso, isso vai dar problema. Estudo tem que ser prévio, não adianta ser depois. “Vamos ver o que vai acontecer, depois a gente conserta”.

Então, é isso o que eu tinha para falar. Agradeço a oportunidade que todos têm dado. Vereador Nomura, estou à disposição. Estamos trabalhando para fazer o impossível. Somos todos voluntários, ninguém aqui recebe para fazer nada. A gente quer ver o aeroporto um

pouquinho mais amigável. Ele está amigo do faturamento dele; agora, precisa ser amigo da população um pouquinho mais. A gente tem que sentir isso quando planejam os voos, as decolagens, que fazem excelente malabarismo. Dizem que não passa em cima do parque, mas passa.

É isso que eu queria deixar registrado. Agradeço a oportunidade e bom trabalho a todos.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Tem a palavra a Sra. Raphaela José Cyrillo Galletti.

A SRA. RAPHAELA JOSÉ CYRILLO GALLETTI – Gostaria só de tecer algumas considerações finais. Primeiro fazer um registro, há mais um membro da nossa Comissão de Meio Ambiente presencialmente, Dr. Ricardo.

Sobre as considerações finais, nós temos a questão que a Dra. Tamara observou sobre direito ambiental. Esse é um direito multigeracional, efetivamente ela tem razão. O direito ao meio ambiente não se encerra na nossa geração. Nós estamos construindo essa preservação.

E colocar que nós temos que resolver o direito ambiental como: evitar, tentar resolver e depois mitigar. Se nós já estamos nessa terceira fase, temos que arregaçar juntos as mangas e colocar planos em ação, para que sejam bons para todos. É claro que nós gostamos de aeroporto. É claro que nós gostamos de viajar, mas nós gostamos de morar bem, não tenha dúvida, com qualidade de vida.

E, por fim, é uma expressão de um receio da população, da sociedade civil, não que exista algo contrário às concessões; ela é permitida, legítima e legal, mas na forma, essa aqui é federal, foge ao nosso âmbito, mas temos algumas maravilhosas, algumas concessões que realmente a iniciativa privada faz o trabalho com excelência.

Mas nós estamos tendo recentemente alguns outros problemas. O exemplo que o Edwaldo muito bem colocou cai na cláusula não escrita, evidentemente, o que a gente chama, em jargão, de cláusula de não fiscalização, ou seja, não está lá, não dá para fiscalizar e não dá para fazer. Temos que pensar melhor os estudos antes dos editais, porque desses editais é que

saem os contratos.

Na cidade de São Paulo, nós temos alguns exemplos que nos trazem esse justo receio. Por exemplo, a concessão do Parque Ibirapuera, que demonstra falta de autorização por diversas atividades, falta de transparência com o conselho gestor, especialmente agora da concessão dos Parques Trianon e Prefeito Mário Covas. Ontem mesmo recebemos uma resposta da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, de que está havendo falta de cumprimento de cláusulas. Aliás, a concessionária, o Consórcio Borboletas nem tomou posse. O prédio está abandonado, e é um tesouro da nossa natureza.

Então, esses receios, essas recorrências é que estão trazendo esses receios. E quando isso se depara com um edital que não prevê aspectos importantes da população, ambientais, entre outros, isso faz com que a população fique muito preocupada. Isso se torna um grande obstáculo às questões diárias da vida do cidadão de São Paulo.

Era essa conclusão que eu queria deixar.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Tá okay. Muito obrigado.

Vamos ouvir novamente o Tenente Coronel Mauro. Nós conseguimos a conexão do Coronel Mauro? Coronel Mauro? O Coronel Mauro foi substituído pelo Tenente Coronel Moreira, é isso? Foi substituído? É, está sem som, nós não conseguimos ouvir.

O SR. MOREIRA – Sr. Aurélio Nomura, está me ouvindo?

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – É o Tenente Coronel Moreira?

O SR. MOREIRA – Afirmativo. Mais uma vez, uma boa tarde a todos. O Coronel Mauro está com alguns problemas de conexão em Manaus. Eu queria aproveitar a oportunidade, pelo horário deve ser a nossa última intervenção. Agradeço o senhor e à Casa pela oportunidade. Agradeço também a todos os membros das associações que estão representando a população paulistana. Eu queria ressaltar que o Decea está sim sensível às solicitações e à sensibilidade da população paulistana, a gente está junto nisso aí.

Com relação ao projeto Terminal Neo, apenas para ratificar o que o Coronel Mauro falou no início, Congonhas foi uma pequena modificação. As rotas de chegada, de aproximação

não foram modificadas, tá, pessoal? E as rotas de saída sofreram pequenas modificações no perfil lateral. O foco do projeto foi o Aeroporto de Guarulhos. A gente implementou, no Aeroporto de Guarulhos, o *Point Merge System*, que está reduzindo esperas e aumentando a capacidade do espaço aéreo em Guarulhos e está proporcionando um benefício para a população paulistana também em redução de emissão do CO₂ e também de atrasos para os usuários daquele aeroporto.

Com relação a modificações de rotas para Congonhas, como todo projeto que o Decea implanta, implementa, ele está sujeito sim a aperfeiçoamentos e modificações, mas é importante deixar claro que a gente precisa de critérios técnicos para isso. É preciso insumos técnicos para avaliar realmente o que está acontecendo e o que pode ser feito para melhorar.

Contem com a gente nessa empreitada. Ressalto também o trabalho da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico do Aeroporto de Congonhas, da qual nós fazemos parte e também da qual a sociedade faz parte. A gente ver ter a nossa próxima reunião na semana que vem, a gente vai estar junto lá também. E eu só queria ressaltar isso, a gente está disposto sim, como sempre, em todos os projetos, a ouvir a sociedade, considerem o Decea como parceiros dos senhores nessa questão. A gente está disposto a discutir os critérios técnicos e análise para aperfeiçoamentos, para possíveis aperfeiçoamentos do projeto.

Eram essas as minhas considerações, Sr. Vereador.

Obrigado e boa tarde a todos.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Muito obrigado, Tenente-Coronel Moreira.

Eu gostaria que, nessa reunião, o senhor levasse essa insatisfação do povo paulistano com relação a essa mudança de rota, que muito tem afetado a população. O senhor deve ter acompanhado a manifestação de todas as associações que formam essa região onde houve as modificações e é importante que a gente possa ouvir.

Na realidade, o leilão do Aeroporto de Congonhas foi vendido por três bi, não é possível que alguns míseros trocados possam não servir para fazer um estudo. Três bi e não há um dinheiro para fazer sequer um tipo de estudo mais condizente, para beneficiar a população

paulistana.

Eu acredito que também poderia se levar essa sugestão, de utilizar esses recursos que foram auferidos com o leilão e que fossem implantados aqui esses estudos, o mais rápido possível, na cidade de São Paulo.

Nada mais havendo a ser tratado, gostaria de agradecer a presença de todas as autoridades e as pessoas que estão presentes e que nos acompanharam também *on-line* e dou por encerrada a presente Audiência Pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Boa tarde a todos e muito obrigado.
