

Ilma. Sra. Presidente da Comissão Especial de Licitação relativa ao Leilão nº 01/2022 – Agência Nacional de Aviação Civil.

AVM – Associação de Moradores da Vila Mariana, pessoa jurídica de direito privado com sede na Rua Doutor Fabricio Vampré, nº. 32, CEP: 04014-020, inscrita no CNPJ/MF sob nº. 32.296.223/0001-34; Associação de Moradores e Amigos do Jardim Lusitana, pessoa jurídica privada sem fins lucrativos inscrita no CNPJ/MF sob nº. 01.326.083/0001-34, com sede na Rua Afonso Brás 275; ANMA - Amigos do Novo Mundo Associados, pessoa jurídica privada sem fins lucrativos, CNPJ de nº 41.352.663/0001-52, com endereço eletrônico em <https://associacaoanma.com.br> e contato@associacaoanma.com.br; Viva Moema –Associação de Moradores, Proprietários, Comerciantes e Empresários de Moema, pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos com sede em Alameda do Jurupis, nº 1005, conj. 62, bairro: Moema/SP, CEP: 04088-003, e endereço eletrônico em presidencia@vivamoema.org.br, site em <https://www.vivamoema.org.br/> e CNPJ de nº 36.276.275/0001-08; Associação AME JARDINS, pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ sob o nº 09.262.892/0001-73, com sede na Rua Joaquim Floriano, 871, cj. 11, Itaim Bibi, São Paulo/SP, CEP 04534-013 e endereço eletrônico [consultor@amejardins.com.br](mailto:consultor@amejardins.com.br) AVP – Associação Viva Paraíso, inscrita no CNPJ sob o nº 12.130.550/0001, com sede na Rua Carlos Stainer, 92, Paraíso, São Paulo, por suas advogadas (procurações anexas), com endereço eletrônico [thaissalvarez@gmail.com](mailto:thaissalvarez@gmail.com) e [tamiscapato@gmail.com](mailto:tamiscapato@gmail.com), comparecem respeitosamente perante Vossa Excelência, com base no art. 41, §§ 1º e 2º, da Lei n.º 8.666/93 e nos itens 1.20

e ss. do instrumento convocatório, apresentar **impugnação** ao Edital do Leilão nº 01/2022.

## **1. O OBJETO DO LEILÃO E DA PRESENTE IMPUGNAÇÃO**

1. Com o Edital de Leilão nº 01/2022, a União Federal – por meio da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) – objetiva promover a Sétima Rodada de concessões aeroportuárias, celebrando com a iniciativa privada contratos para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos integrantes do Bloco Aviação Geral, do Bloco Norte II e do Bloco SP/MS/PA/MG.

2. Em relação ao Aeroporto de Congonhas (Bloco SP/MS/PA/MG), objeto específico da presente impugnação e que foi objeto de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, são desconsiderados pela modelagem proposta pela ANAC os impactos da operação aeroportuária sobre as comunidades do entorno do Aeroporto. Verifica-se que não houve qualquer interlocução com os órgãos competentes locais.

3. A modelagem da concessão, da forma como está estruturada para o Aeroporto de Congonhas, causará diversos e graves problemas socioambientais aos moradores da região.

4. Em **primeiro lugar**, há problemas de ordem ambiental, decorrentes do aumento da quantidade de pousos e decolagens no sítio aeroportuário e também da necessidade de realização de obras para ampliação e do aumento do tráfego na região, que impactarão na qualidade do ar do local. As obras de ampliação e adequação ocasionarão impacto negativo na qualidade do ar local em razão do aumento de material particulado, gerado pela movimentação de terra e do aumento de gases poluentes associados ao tráfego de caminhões no canteiro e frentes de obra (Estudos Ambientais, p. 421), sem a previsão de qualquer medida de compensação.

5. Em **segundo lugar**, a ampliação da quantidade de voos prevista pela modelagem acarretará severos impactos sobre o sistema viário que serve ao

Aeroporto, já atualmente bastante sobrecarregado. Os estudos ignoram que o sistema viário do entorno já opera no limite de sua capacidade.

6. A questão já foi inclusive levantada pelas associações de moradores durante a audiência pública realizada na ALESP<sup>1</sup> e pela Câmara de Vereadores do Município de São Paulo<sup>2</sup>. Mas o Edital não prevê um plano de circulação viária ou de qualquer discussão ou interlocução com os órgãos locais. Limitou-se a estabelecer que, caso não seja possível atingir a demanda prevista em razão de restrições decorrentes do aumento de tráfego, o prejuízo será do futuro concessionário. Evidentemente, essa observação ignora a situação da população, que restará prejudicada sem que nenhum planejamento viário ou medida de compensação diante dos ônus provocados pelo Aeroporto no entorno. A omissão sobre esses temas cria situação de extrema insegurança jurídica para todos os atores afetados: moradores do entorno, cidadãos que transitam pela região, órgãos municipais e o próprio futuro concessionário.

7. Em **terceiro lugar**, o ruído aeronáutico, que é um aspecto socioambiental relevante, como reconhecido pelos Estudos Ambientais (p. 173), será agravado com as mudanças na operação das rotas em Congonhas, impactando a vizinhança e os moradores da região. As mudanças visam, primordialmente, ao aumento na quantidade de voos operados no Aeroporto.<sup>3</sup> Também são relevantes os impactos dos ruídos advindos da sobrecarga do sistema viário de acesso ao Aeroporto que ocorrerá com o aumento de demanda previsto, bem como dos ruídos gerados pelas obras previstas para ampliação, que demandarão a circulação de veículos pesados, assim como a operação de máquinas e equipamentos como escavadeiras, tratores, guindastes e bate estacas, causando incômodo em toda a área de influência do Aeroporto.

---

1 Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=GUdX-wKGGWs>. Acesso em: 14/07/2022.

2 Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=-MldgoYFhmc&t=10s>. Acesso em 04/08/2022.

3 Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,moradores-sp-reclamacao-barulho-avioes-aeroporto-congonhas,70004120829>. Acesso em: 25/07/2022.

8. Também aqui a estruturação da concessão considera apenas a situação do concessionário, ignorando os efeitos negativos produzidos pela ampliação do uso da infraestrutura portuária sobre o entorno urbano.

9. Tais questões já foram suscitadas no âmbito da Audiência Pública realizada na ALESP e da Câmara de Vereadores do Município de São Paulo, mas a sugestão dos moradores da região para que o Contrato de Concessão prevesse, para o futuro operador, a obrigação de instalar medidores de ruídos nos bairros afetados pela operação, foi ignorada.

10. Em **quarto lugar**, a operação aeroportuária gerará, naturalmente, riscos de acidentes no entorno. O próprio relatório dos estudos ambientais narra o histórico de acidentes do Aeroporto de Congonhas, em grande medida derivados da operação do Aeroporto no limite da capacidade, com profundos impactos sobre a comunidade circunvizinha (Estudos Ambientais, p. 36 e seguintes). Em termos de análise de risco de acidentes aeronáuticos, sempre existe uma taxa esperada de acidentes em um determinado período, conhecido como “risco latente”. Como as excursões de pista são as principais ocorrências que levam a um acidente, e estes sempre ocorrem em aeródromos ou nas circunvizinhanças destes, é evidente que o risco latente de um acidente nas imediações de qualquer aeródromo, inclusive o de Congonhas, sempre será elevado. Contudo, no caso concreto, a quantidade de acidentes esperados para este aeródromo será superior à quantidade atualmente verificada. Se a quantidade de slots da aviação comercial for aumentada dos atuais 32 movimentos/hora para 44 movimentos/hora, haverá um incremento em 37,5% na quantidade de decolagens. Como a taxa esperada de acidentes permaneceria hipoteticamente inalterada, então a quantidade esperada de acidentes também será 37,5% maior que a atual quantidade esperada de acidentes para o Aeroporto de Congonhas. A questão tem sido duramente criticada por

associações de familiares das vítimas de acidentes aéreos<sup>4</sup>, mas mesmo assim tem sido ignorada.

11. Com todo respeito, sobretudo em razão de o Aeroporto de Congonhas estar localizado em zona adensada do núcleo urbano do município de São Paulo, é de extrema importância que a modelagem de sua concessão estabeleça restrições à operação para preservar a qualidade de vida dos moradores do entorno.

12. No entanto, não é o que se observa na modelagem da Sétima Rodada.

13. É disso que se trata a presente impugnação ao Edital do Leilão 01/2022-ANAC: espera-se que a modelagem seja adequadamente discutida com a sociedade e cuidadosamente revisada, levando em consideração a necessidade de preservação dos direitos fundamentais dos cidadãos, especialmente moradores da região.

## **2. AS ILEGALIDADES DO EDITAL DO LEILÃO**

14. Há diversas ilegalidades no Edital do Leilão relativas à diminuição da qualidade do ar, à sobrecarga do sistema viário, aos níveis de ruído e ao aumento do risco de acidentes. E mais: não há nenhuma solução no edital e nos estudos que o acompanharam para tais problemas socioambientais.

### ***2.1 A desconsideração dos impactos decorrentes do aumento exponencial do número de circulação de passageiros***

15. O Edital desconsidera os impactos decorrentes do aumento exponencial do número de circulação de passageiros no Aeroporto de Congonhas nos próximos anos.

16. As premissas dos estudos, que amparam as disposições editalícias e contratuais preveem o aumento das operações no sítio aeroportuário em 37,5% já no primeiro ano da concessão (Estudos de Mercado, p. 565):

---

<sup>4</sup> Associação ligada a vítimas de acidentes aéreos critica voos extras em Congonhas. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/associacao-ligada-a-vitimas-de-acidentes-aereos-critica-voos-extras-em-congonhas/>. Acesso em: 12/07/2022.

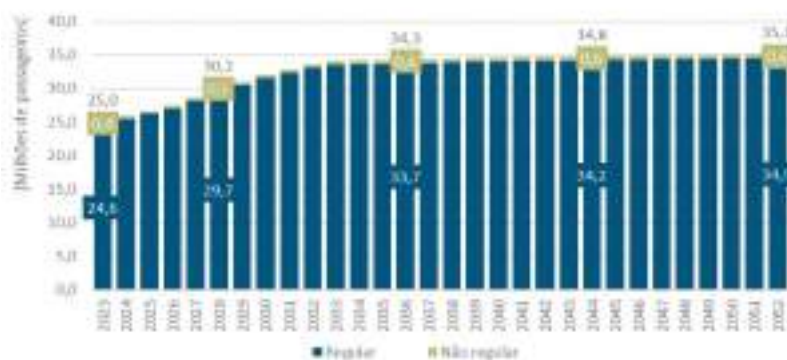


Fonte: Consórcio GCA.

17. Atualmente, a Declaração de Capacidade do Aeroporto de Congonhas prevê a realização de 32 movimentos (voos) por hora.<sup>5</sup> Os Estudos de Mercado preveem a realização de obras e intervenções no sítio aeroportuário para que a capacidade passe para 44 movimentos (voos) por hora (p. 298).

18. Projeta-se que o Aeroporto de Congonhas deve movimentar cerca de 27 milhões de passageiros já no terceiro ano de concessão, quantidade que deve aumentar para 34,2 milhões em 10 anos (Estudos de Mercado, p. 314):

Figura 12-27: Projeção de passageiros regulares e não regulares do Aeroporto



Fonte: Consórcio GCA

19. O incremento previsto é expressivo, especialmente considerando que, no pico de movimento pré-pandemia, em 2019, o movimento do Aeroporto foi de 22,7 milhões de passageiros (Estudos de Mercado, p. 31).

<sup>5</sup> Disponível em: [https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/slot/aeropostos/CGH/declaracao-de-capacidade/DeclaraoCapacidadeCGH\\_S21\\_1.pdf](https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/slot/aeropostos/CGH/declaracao-de-capacidade/DeclaraoCapacidadeCGH_S21_1.pdf). Acesso em: 14/07/2022.

20. Contudo, a modelagem proposta pela ANAC desconsidera os impactos da operação aeroportuária sobre as comunidades do entorno do Aeroporto.

21. Se as projeções se confirmarem, causarão graves problemas ao sistema viário do entorno, que já se encontra sobrecarregado. Não há qualquer previsão que vise efetivamente a solucionar tais impactos.

22. Trata-se de área com alta densidade populacional e ocupação consolidada pelo tempo, como é facilmente verificável na imagem abaixo, que delimita a área do Aeroporto de Congonhas na região:



Fonte: Estudos ambientais, p. 30.

23. A operação aeroportuária acarreta impactos negativos de diversas ordens: ambientais, com maior descarga de poluentes; na saúde auditiva e mental das pessoas, com maior frequência de ruído; na mobilidade urbana, com aumento do trânsito na região; e na segurança, com o aumento do risco de acidentes aéreos, a exemplo do acidente com o avião da TAM, em 2007. Há, além disso, impacto sobre a segurança pública, considerando o potencial aumento de violência no entorno causado pelo aumento de circulação de pessoas e bens, além de desvalorização imobiliária.

24. Contudo, os estudos retratam que o edital postergou a solução de problemas vitais para a harmonia da operação aeroportuária com a vida urbana do entorno para a fase de licenciamento ambiental, de responsabilidade do futuro concessionário do Aeroporto de Congonhas.

25. A licitação é a etapa em que devem ser definidas as condicionantes gerais para que os interesses envolvidos sejam harmonizados, de modo a se

obter a proposta mais vantajosa à Administração, considerando os interesses da sociedade e a justa remuneração do prestador dos serviços.

26. O momento de se estabelecer se o aumento da demanda é viável diante dos impactos sobre a região do entorno é a fase interna da licitação, em que são estabelecidas as premissas da contratação. Relegar etapa tão importante do planejamento da contratação para depois do leilão gera apenas ineficiência, insegurança e riscos para todos os envolvidos.

27. Em audiência pública realizada na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP) em 08.06.2022<sup>6</sup>, o Secretário Nacional de Aviação Civil afirmou que o licenciamento ocorreria apenas ao longo dos três primeiros anos da concessão.<sup>7</sup> Ora, nesse momento, o concessionário já terá firmado o contrato com base nas condições do edital e dos estudos que o amparam (inclusive as previsões de grande ampliação de movimento de passageiros), pago valores expressivos de outorga e realizado grandes investimentos nas etapas iniciais da concessão. Em termos realistas, nesse momento, é improvável que os danos potenciais aos moradores do entorno sejam contemplados. Haverá fortes interesses, inclusive econômicos, para que se sacrifiquem os interesses dos moradores para preservar o contrato de concessão.

28. Com todo respeito, postergar a discussão e a solução desses problemas, deixando-as nas mãos do futuro concessionário, consiste em conduta irresponsável. Em caso semelhante, envolvendo o Aeroporto de Pampulha (Belo Horizonte), objeto da 6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias da ANAC, a postergação da solução se mostrou ineficaz: recentemente a concessionária informou ao Movimento Pampulha Livre que “esta Concessionária não reconhece passivos ambientais ou qualquer outro passivo legal sob sua responsabilidade, já que não exerce atividade poluidora e, portanto, entende que não há qualquer conduta sua a ser ajustada” (doc. 2). A concessionária também demonstrou intenção de transferir a responsabilidade para outros

---

6 Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=GUDX-wKGGWs>. Acesso em: 14/07/2022.

7 Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=GUDX-wKGGWs>. Acesso em: 14/07/2022.



agentes: “a compatibilização entre a ocupação e uso do solo no entorno do Aeroporto e a atividade aeronáutica é tema de grande complexidade, que envolve, dentre outros atores, as autoridades públicas, órgãos reguladores, operadores aéreos e operador aeroportuário, devendo cada qual agir, de maneira integrada, no âmbito de suas responsabilidades e competências” (doc. 2). Ora, não se pode descartar que o mesmo ocorra no presente caso.

29. Dessa forma, mostra-se imprescindível que todas essas questões sejam adequadamente estudadas e previstas no edital, em trabalho conjunto com a comunidade do entorno e os órgãos locais, antes que o ativo seja posto a leilão.

## **2.2 A opção por uma modelagem maximizadora de receitas**

30. O Edital ora impugnado também reflete uma modelagem de concessão maximizadora de receitas, que desconsidera os impactos socioambientais e questões atinentes aos moradores da região.

31. O objetivo é claramente o incremento das receitas do futuro concessionário.

32. Contudo, a expansão do Aeroporto de Congonhas é naturalmente limitada por fatores físicos, considerando a densa ocupação populacional do entorno. Os estudos de mercado identificaram a impossibilidade de que a estrutura aeroportuária atenda à integralidade da demanda projetada para o Aeroporto nos próximos anos, mesmo com as obras e intervenções previstas para aumento da capacidade de processamento de voos.

33. Nesta situação, existe a opção de impor restrições à operação aeroportuária, a fim de que esta possa coexistir em harmonia com as comunidades locais, de modo que a demanda não absorvida por Congonhas seja distribuída para outros aeroportos do Sistema Multiaerportos de São Paulo – Congonhas e Guarulhos. Trata-se de Aeroportos com extensa infraestrutura e capacidade de ampliação.

34. Evidentemente, tal opção implicaria redução das receitas do futuro concessionário – redução plenamente justificada, uma vez que a exploração

aeroportuária é serviço público, nos termos do art. 21, XII, “c”, da Constituição, devendo obediência aos princípios que regem a Administração Pública, a qual deve buscar a tutela dos interesses coletivos que justificam a sua atuação.

35. A vantajosidade da contratação administrativa não deve ser avaliada exclusivamente sob a ótica financeira, uma vez que a Constituição Federal confiou à Administração Pública a tutela de diversos interesses que, quando em colisão, devem ser ponderados.

36. Ou seja: os direitos da coletividade que vive no entorno estão sendo desconsiderados por mero intuito de lucro na exploração de uma atividade que foi expressamente alçada à condição de serviço público pela Constituição Federal, justamente para que sua exploração seja realizada de acordo com a necessidade de preservação do interesse coletivo em detrimento de uma lógica de mercado que busca a maximização dos lucros.

### ***2.3 A violação das diretrizes estabelecidas pelo Estatuto da Cidade***

37. Além disso, o Edital do Leilão em questão, no que tange ao Aeroporto de Congonhas, desconsidera por completo as diretrizes estabelecidas pelo Estatuto da Cidade de São Paulo.

38. O art. 2º da Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade) estabelece diversas diretrizes que devem orientar o “pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana”. Várias dessas diretrizes são frontalmente violadas pela pretensão de aumentar a capacidade operacional do Aeroporto de Congonhas.

39. A primeira diretriz estabelecida pelo Estatuto da Cidade, em seu art. 2º, inc. I, diz respeito à “garantia do direito a cidades sustentáveis”. Ocorre que a modelagem proposta para o Aeroporto de Congonhas considerou a sustentabilidade somente em sua dimensão econômica, buscando maximizar as receitas do futuro operador que, em retorno, deve pagar altos valores de outorga à União. As preocupações sociais e ambientais decorrentes desta opção foram desconsideradas.

40. O Estatuto da Cidade determina também que a política urbana deve promover a ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar, entre outros, (a) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes; (b) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infraestrutura urbana; (c) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego, sem a previsão da infraestrutura correspondente; (d) a deterioração das áreas urbanizadas; (e) a poluição e a degradação ambiental; e (f) a exposição da população a riscos de desastres. A pretensão de aumento das operações do Aeroporto de Congonhas viola todas essas diretrizes.

41. Outra relevante diretriz, exposta no inc. XIII do art. 2º do Estatuto da Cidade, diz respeito à necessidade de “audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população”.

42. Além disso, os incs. II e III do mesmo artigo determinam a necessidade de gestão democrática e cooperação entre os governos, iniciativa privada e demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social. De modo específico, a lei determina que as “associações representativas dos vários segmentos da comunidade” devem participar da formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

43. A previsão é complementada pelo disposto no art. 43 do Estatuto da Cidade, que determina a necessidade de que a gestão democrática da cidade demanda o emprego de instrumentos como debates, audiências e consultas públicas, bem como conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal.

44. Não é o que tem sido observado nas discussões atinentes à sétima rodada de concessões aeroportuárias, em que as associações representativas

dos moradores do entorno e os órgãos municipais têm sido desconsiderados pelo Governo Federal.

45. Como visto, a ALESP e a Câmara de Vereadores chegaram a realizar audiência pública a respeito dos impactos da modelagem da sétima rodada de concessões<sup>8</sup>.

46. Houve ampla participação das associações de moradores do entorno e outros setores da sociedade civil afetados. No entanto, nenhuma solução foi efetivamente proposta.

#### **2.4 Descompasso com a Política de Desenvolvimento Urbano e com o Plano Diretor Estratégico do município**

47. Ainda, o Edital ora impugnado evidencia um descompasso com a Política de Desenvolvimento Urbano e com o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo.

48. A Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprova a referida Política e o Plano, divide o Município em duas macrozonas, subdivididas em oito macroáreas, áreas homogêneas que orientam os objetivos específicos de desenvolvimento urbano e a aplicação dos instrumentos urbanísticos e ambientais:

| <b>Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana</b> | <b>Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental</b>            |
|--|---|
| Macroárea de Estruturação Metropolitana                | Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental |
| Macroárea de Urbanização Consolidada                   | Macroárea de controle e Qualificação Urbana Ambiental           |
| Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana         | Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável                 |
|  | Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais               |

49. O Aeroporto de Congonhas está situado na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, Macroárea de Urbanização Consolidada. De acordo com a Lei Municipal nº 16.050, a Macroárea de Urbanização Consolidada

[...] é caracterizada por um padrão elevado de urbanização, forte saturação viária, e elevada concentração de empregos e serviços e é

<sup>8</sup> Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=GUdX-wKGGWs> e <https://www.youtube.com/watch?v=-MldgoYFhmc&t=10s>. Acesso em: 22.07.2022.

formada pelas zonas exclusivamente residenciais e por bairros predominantemente residenciais que sofreram um forte processo de transformação, verticalização e atração de usos não residenciais, sobretudo serviços e comércio.

50. Segundo o art. 13 da Lei 16.050, os objetivos de ordenação do território nesta macroárea são:

- (a) controle do processo de adensamento construtivo e da saturação viária, por meio da contenção do atual padrão de verticalização, da restrição à instalação de usos geradores de tráfego e do desestímulo às atividades não residenciais incompatíveis com o uso residencial;
- (b) manutenção das áreas verdes significativas;
- (c) estímulo ao adensamento populacional onde este ainda for viável, com diversidade social, para aproveitar melhor a infraestrutura instalada e equilibrar a relação entre oferta de empregos e moradia; e
- (d) incentivar a fruição pública e usos mistos no térreo dos edifícios, em especial nas centralidades existentes e nos eixos de estruturação da transformação urbana.

51. Nota-se que a principal preocupação na ordenação da macroárea é a priorização dos usos residenciais e do adensamento populacional, com controle do adensamento construtivo e desestímulo de atividades geradoras de tráfego ou incompatíveis com o uso residencial.

52. Todas essas diretrizes são frontalmente violadas pela modelagem proposta para a concessão do Aeroporto de Congonhas.

53. A modelagem prevê a ampliação do sítio aeroportuário para aumento de sua capacidade operacional, o que acarretará inevitavelmente a necessidade de promoção de adensamento construtivo, de acordo com as premissas estabelecidas pelos Estudos de Engenharia, em detrimento do adensamento populacional preconizado para a região pela política urbanística municipal.

54. Além disso, como já mencionado, o incremento das operações aeroportuárias provocará significativo aumento no tráfego, com impactos sobre

o acesso viário da região, já bastante sobrecarregado – justamente o que as diretrizes para o desenvolvimento da macroárea objetivam evitar.

55. Contudo, a modelagem não foi acompanhada sequer de um plano de circulação viária ou de qualquer discussão ou interlocução com os órgãos locais.

### ***2.5 A omissão acerca do Plano de Infraestrutura Aeroviária***

56. O edital também é omissivo em relação à elaboração de Plano de Infraestrutura Aeroviária.

57. O art. 262 da Lei Municipal nº 16.050/2014 determinou que, para planejar e organizar o Sistema de Infraestrutura Aeroviária do Município de São Paulo, deveria ser elaborado, de forma participativa, um Plano de Transporte e de Infraestrutura Aeroviária, no prazo de um ano a partir da vigência da lei.

58. O documento exerceria importante papel do processo de modelagem da Sétima Rodada. Todavia, até o momento não se tem notícia de que ele tenha sido considerado pelo edital – ou mesmo que tenha sido elaborado.

### ***2.6 A omissão acerca do EIV/RIV – o erro dos Estudos Ambientais em relação às exigências urbanísticas e ambientais municipais***

59. O edital também é omissivo em relação à elaboração do EIV/RIV.

60. O art. 264 da Lei Municipal nº 16.050/2014 (Plano Diretor do Município de São Paulo) estabelece que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança – EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental.

61. Essa previsão encontra-se também na Lei Orgânica do Município desde 1990. O artigo 159 exige a apresentação de Relatório de Impacto de Vizinhança (RIVI), para obras ou equipamentos da iniciativa privada ou pública considerados como empreendimentos de “significativa repercussão ambiental ou na infraestrutura”.

62. Nos termos do art. 36 do Estatuto da Cidade, o EIV deve ser executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou

atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

- (a) Adensamento populacional;
- (b) Equipamentos urbanos e comunitários;
- (c) Uso e ocupação do solo;
- (d) Valorização imobiliária;
- (e) Geração de tráfego e demanda por transporte público;
- (f) Ventilação e iluminação;
- (g) Paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

63. No entanto, o relatório dos Estudos Ambientais da Sétima Rodada informa que o EIV/RIV “não foi exigido pelo órgão ambiental no processo de licenciamento” (p. 307).

64. Essa afirmação dos Estudos Ambientais revela falta de diligência para apurar os requisitos urbanístico e ambientais básicos relacionados à pretensão de ampliar o uso atual do Aeroporto.

65. Em 2009, foi elaborado EIA/RIMA para o Aeroporto de Congonhas a pedido da INFRAERO. À época, concluiu-se que

a viabilidade da atividade aeroportuária em Congonhas, em termos ambientais, remete a limitação do número de aeronaves/hora, em conjunto com o desenvolvimento de alternativas que venham a suprir a demanda do transporte aéreo na região de São Paulo. Percebe-se que o aeroporto, na situação presente, devido a fatores internos e externos à sua gestão, encontra-se muito próximo do limite de seu funcionamento e *pela própria condição de implantação em região adensada, não apresenta alternativas de expansão física sem contemplar grandes custos e geração de novos impactos.* (EIA/RIMA, Volume II, p. 560).<sup>9</sup>

66. Ainda que a conclusão atualmente se mostrasse diversa (o que se põe apenas para argumentar), é evidente que a elaboração de estudos similares é obrigatória para análise dos impactos desse projeto na reunião e para viabilizar qualquer ampliação do uso do Aeroporto. Os estudos poderiam, inclusive,

---

<sup>9</sup> Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio\\_ambiente/eia\\_rimaeva/index.php?p=5397](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/eia_rimaeva/index.php?p=5397). Acesso em 26/06/2022.

concluir que a expansão do sítio aeroportuário para atendimento de uma maior demanda é medida impraticável sem que haja enorme impacto ambiental no entorno.

67. Trata-se de grave omissão, uma vez que é por meio desses estudos que o município determinará, após a realização de audiência pública (art. 151, § 8º, do Plano Diretor), as “medidas mitigadoras, compensatórias e adaptativas” (art. 151, § 7º, do Plano Diretor) que as intervenções previstas para o Aeroporto de Congonhas – se é que serão admitidas em âmbito municipal – teriam de observar.

### ***2.7 A omissão acerca Plano de Intervenção Urbana (PIU)***

68. O edital também é omissivo em relação à elaboração de Plano de Intervenção Urbana (PIU).

69. Os Projetos de Intervenção Urbana são estudos técnicos necessários a promover o ordenamento e a reestruturação urbana em áreas subutilizadas e com potencial de transformação na cidade de São Paulo.

70. Na audiência pública realizada pela CCJ (Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa) da Câmara Municipal de São Paulo sobre a concessão do Aeroporto de Congonhas, realizada em 15.06.2022, foi questionada a ausência de um Projeto de Intervenção Urbana (PIU) para a região.

71. O zoneamento do sítio aeroportuário de Congonhas é classificado como Zona de Ocupação Especial (ZOE) – ou seja, porções do território destinadas a abrigar predominantemente atividades que, por suas características únicas (tais como aeroportos, centros de convenção, grandes áreas de lazer, recreação e esportes), necessitam de disciplina especial para uso e ocupação do solo.

72. Conforme disposto no art. 15, §1º, da Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei Municipal 16.402/2016), as áreas classificadas como Zona de Ocupação Especial devem necessariamente ser objeto de Projetos de Intervenção Urbana,



contemplando a definição de parâmetros específicos de parcelamento, uso e ocupação do solo adequados às suas especificidades.

73. Contudo, até o momento não se tem notícias da elaboração de Projeto de Intervenção Urbana para o Aeroporto de Congonhas.

### **2.8 Ausência de coordenação com os órgãos e associações locais**

74. O texto do Edital demonstra que a conduta das autoridades responsáveis pelo Leilão nº 01/2022 até o momento tem sido alheia aos apelos promovidos pela comunidade do entorno e pela necessidade de coordenação com os órgãos locais, o que se reflete não apenas nas diretrizes da modelagem, mas também em toda a administração do Aeroporto de Congonhas.

75. A questão tem sido objeto de discussão há muitos anos. O relatório da Comissão Parlamentar de Estudos para Averiguar Problemas Relacionados ao Aeroporto de Congonhas da Câmara Municipal de São Paulo, elaborado em outubro de 2007, já indicava a necessidade de integração entre as várias esferas de governo para o desenvolvimento de uma política aeroportuária (doc. 3 - p. 52):

Como conclusão final, esta Comissão considera que a cidade de São Paulo e o complexo metropolitano expandido [...] carece urgentemente de uma Política Aeroportuária consistente com as possibilidades de desenvolvimento regional e da prestação de um ótimo serviço de transporte aéreo de passageiros e cargas. Esta Política deverá estar ancorada em um amplo debate com a população, os órgãos governamentais nas várias esferas de Governo e os prestadores desse serviço para se definir um novo modelo de relação dos aeroportos com as cidades. Uma relação de verdadeira sinergia, que produza desenvolvimento com eficiência, mas que também garanta o bem estar da população que envolve e utiliza esses equipamentos. Um modelo que garanta a sustentabilidade da atividade aeroportuária, especialmente nos aspectos da qualidade ambiental e da segurança.

76. Além disso, os esforços das associações de moradores do entorno para a harmonização da operação aeroportuária com a vida da comunidade também têm sido ignorados.

77. Como exemplo dessa ausência de coordenação, pode-se mencionar que as associações AMEA, ABRAPAVAA, AMAM, VILANOCAH e MIMCB apresentaram, em abril de 2009, análise detalhada a respeito dos Estudos e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) para ampliação do Aeroporto de Congonhas, apontando diversas deficiências relacionadas à desconsideração dos impactos socioambientais e concluindo pela necessidade de realização de novo estudo (doc. 4):

Considerando as gravidades detectadas nesta análise preliminar, as entidades pedem que seja novamente contratado um novo Estudo de Impacto Ambiental – EIA, e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, com vistas a corrigir as distorções do material analisado.

78. No entanto, nenhuma medida foi adotada.

79. Outro exemplo é a questão do ruído aeronáutico. O Regulamento da Aviação Civil Brasileira (RBAC) nº 161 impõe a necessidade de elaboração de um Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) para aeródromos com média anual de movimentos de aeronaves superior a 7.000 nos últimos três anos – caso do Aeroporto de Congonhas.

80. O parágrafo 161.33, “d”, do RBAC nº 161, determina que o operador do aeródromo deve elaborar o PEZR em cooperação com os municípios abrangidos pelo plano, de modo a assegurar o desenvolvimento dos estudos de forma integrada com os demais órgãos interessados.

81. No entanto, conforme informações constantes dos Estudos Ambientais (p. 173 e seguintes), a Infraero (atual administradora do Aeroporto de Congonhas) apresentou o PEZR à ANAC antes que a Prefeitura Municipal de São Paulo pudesse finalizar sua análise sobre a proposta, o que resultou no registro do plano com diversas irregularidades.

82. Além disso, considerando os termos da Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei Municipal 16.402/2016), existem parâmetros de incomodidade por zona de uso, contendo os limites máximos de ruído permitido em diferentes períodos do dia:

Quadro 4B - Parâmetros de incomodidade por zona

|                  | Tipo de zona      | Zona                          | Nível Crítico de Avaliação (NCA) para ambiente externo dB(A) |                                 |                                |    |
|------------------|-------------------|-------------------------------|--|---------------------------------|--------------------------------|----|
|                  |                   |                               | (L) (M) (N)  |                                 |                                |    |
|                  |                   |                               | Emissão de ruído das 7h às 19h                               | Emissão de ruído das 19h às 22h | Emissão de ruído das 22h às 7h |    |
| TRANSFORMAÇÃO    | ZEU               | ZEU <sub>a</sub>              | 50   | 45                              | 40                             |    |
|                  |                   | ZEU <sub>Pa</sub>             |  |                                 |                                |    |
|                  |                   | ZEU                           |  |                                 |                                |    |
|                  | ZEM               | ZEM                           | 60   | 55                              | 50                             |    |
|                  |                   | ZEMP                          |  |                                 |                                |    |
| LIFIAÇÃO         | ZC                | ZC <sub>a</sub>               | 50   | 45                              | 40                             |    |
|                  |                   | ZC                            |  |                                 |                                |    |
|                  |                   | ZC-ZEB                        | 60   | 55                              | 50                             |    |
|                  | ZCOR              | ZCOR-1                        | 50   | 45                              | 40                             |    |
|                  |                   | ZCOR-2                        |  |                                 |                                |    |
|                  |                   | ZCOR-3                        | 55   | 50                              | 45                             |    |
|                  |                   | ZCOR <sub>a</sub>             | 50   | 45                              | 40                             |    |
|                  | ZM                | ZM                            | 60   | 55                              | 50                             |    |
|                  |                   | ZM <sub>a</sub>               | 50   | 45                              | 40                             |    |
|                  |                   | ZM <sub>is</sub>              | 60   | 55                              | 50                             |    |
|                  |                   | ZM <sub>is</sub> <sub>a</sub> | 50   | 45                              | 40                             |    |
|                  | PRESERVAÇÃO       | ZPR                           | ZPR  | 50                              | 45                             | 40 |
|                  |                   | ZER                           | ZER-1  |                                 |                                |    |
| ZER-2            |                   |                               | 50   | 45                              | 40                             |    |
| ZER <sub>a</sub> |                   |                               |  |                                 |                                |    |
| ZPDS             |                   | ZPDS                          | 50   | 45                              | 40                             |    |
|                  | ZPDS <sub>a</sub> |                               |  |                                 |                                |    |
| ZEPAM            | ZEPAM             | 50                            | 45   | 40                              |                                |    |

10

83. Assim, considerando que as zonas de uso do entorno do Aeroporto são predominantemente residenciais (ZER, ZPR) ou de uso misto (ZEU, ZCOR, ZM e ZC), o nível de ruído máximo admitido pela legislação municipal é de 50 a 60db (no período das 7 às 19hs) respectivamente, ou seja, muito menos do que foi estipulado no PEZR (85db).<sup>11</sup>

84. As irregularidades do plano foram denunciadas pela Prefeitura Municipal de São Paulo por meio do Ofício 496/2019-SGM.G (doc. 5), em que requer a anulação do registro do plano por vício formal, consistente na ausência de participação e anuência do Município.

85. Como narrado pela municipalidade no mencionado Ofício, um exemplo de irregularidade consiste na necessidade de realização de “desapropriação de milhares de imóveis, com ocupação já consolidada há décadas e em harmonia com a atividade aeroportuária [...]”. E prossegue-se no Ofício: “[...] a proposta

10 ZEU – Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana, ZEM – Zona Eixo da Estruturação da Transformação Metropolitana, ZC – Zona Centralidade, ZCOR – Zona Corredor, ZM – Zona Mista, ZPR – Zona Predominantemente Residencial, ZER – Zona Estritamente Residencial, ZPDS – Zona de Preservação e Desenvolvimento Sustentável e ZEPAM – Zona Especial de Proteção Ambiental.

11 Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/zonamento>. Acesso em 26/06/2022.

da INFRAERO de desapropriação dos imóveis não considerou a singularidade da situação de cada sítio aeroportuário, impondo medidas que, além de onerosas e inexecutáveis, comprometem a pacificação da situação fática existente”.

86. Portanto, é evidente que as situações aqui narradas inviabilizam a integração harmônica da operação aeroportuária ao Município de São Paulo, motivo pelo qual é imprescindível que as autoridades locais sejam instadas a efetivamente exercer suas competências em conjunto com a ANAC, a fim de que as diversas diretrizes urbanísticas aplicáveis sejam observadas pelo edital.

### **2.9 Violação ao Plano Diretor do Aeroporto de Congonhas**

87. O Edital também viola o Plano Diretor do Aeroporto de Congonhas, elaborado em março de 2017 e ainda pendente de aprovação pela ANAC, que prevê como diretriz geral de planejamento a necessidade de “maximizar a vida útil dos aeroportos, por meio de regulamentação e efetiva fiscalização do uso do solo em seu entorno, compatibilizando as necessidades da aviação civil com as exigências das comunidades circunvizinhas”.

88. A diretriz foi flagrantemente violada na modelagem da Sétima Rodada, que não considerou adequadamente os diversos impactos da operação sobre as comunidades do entorno.

### **2.11 Tratamento discriminatório em relação ao Aeroporto Santos Dumont**

89. Diante das pressões promovidas pela comunidade, indústria e autoridades do Rio de Janeiro, o Ministério da Infraestrutura instaurou um Grupo de Trabalho (GT) temporário com a finalidade de “estudar o modelo de concessão do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ) e seus impactos sobre o Aeroporto Internacional do Galeão/Tom Jobim (SBGL)”, por meio da Portaria nº 62/2022.

90. O GT foi formado por representantes indicados pelo Ministério da Infraestrutura e pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro, além de apoio técnico fornecido pelo Grupo de Consultores em Aeroportos responsável pela elaboração dos EVTEA da Sétima Rodada de Concessões Aeroportuária, da

ANAC e de representantes da academia, instituições privadas, órgãos e entidades da Administração Pública Federal ou Estadual e especialistas em aviação civil e/ou infraestrutura aeroportuária.

91. Por fim, o Aeroporto Santos Dumont acabou sendo removido da Sétima Rodada para leilão em conjunto com o Aeroporto Galeão, de modo que fossem adequadamente endereçadas as preocupações suscitadas pela sociedade civil a respeito da modelagem, como se verifica da fundamentação do Ofício nº 191/2022/GAB-SAC/SAC (doc. 6) e da Nota Técnica 03/2022/SRA (doc. 7):

2. Nesse contexto, tendo em vista decisão de política pública pela concessão conjunta do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ) e do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antonio Carlos Jobim (SBGL), sem prejuízo do regular andamento da concessão dos demais equipamentos, e considerando ainda as diversas interações com o mercado e com os agentes envolvidos na questão, informa-se a essa Autarquia Especial os ajustes nas diretrizes do Governo Federal previamente enviadas, a serem contempladas na elaboração dos documentos jurídicos relativos à concessão para a exploração das infraestruturas aeroportuárias supramencionadas, em complemento ao Ofício nº 905/2021/GAB-SAC/SAC, de 20 de agosto de 2021, e ao Ofício nº 1340/2021/GAB-SAC/SAC, de 3 de dezembro de 2021, conforme segue:

Ofício nº 191/2022/GAB-SAC/SAC

6.18. Conforme explicações trazidas no bojo da Nota Técnica n. 9/2022/DPR/SAC (6831941) que fundamenta a alteração das diretrizes políticas em tela, optou-se pela retirada do Aeroporto Santos Dumont da presente rodada de concessões – sem prejuízo à sua futura concessões em momento oportuno – ensejando o reagrupamento dos aeroportos integrantes dos Blocos ora denominados Aviação Geral, Norte II e SP/MS/PA/MG.

Nota Técnica 03/2022/SRA

92. Sempre respeitosamente, a mesma solução é necessária para o presente caso. É imprescindível o aprofundamento dos estudos prévios ao edital, para que este efetivamente considere a necessidade de harmonização da atividade aeroportuária com a vocação residencial do entorno.

### **2.10 Insegurança jurídica e risco ao patrimônio público**

93. É de extrema importância que as questões afetas aos impactos locais da operação aeroportuária sejam adequadamente observadas pelo edital.

94. De outro modo, além da violação dos direitos dos moradores do Município, haverá também grande ineficiência na contratação, que estará sujeita a intercorrências que podem impactar as condições de execução do contrato de concessão, gerando desequilíbrio econômico-financeiro em

desfavor do futuro concessionário, o que pode chegar a acarretar o total insucesso da contratação.

95. O risco ao patrimônio público, portanto, é duplo: deriva tanto dos impactos urbanísticos negativos da modelagem proposta quanto do risco para a vantajosidade e até mesmo exequibilidade da contratação.

### **2.12 A violação ao princípio do desenvolvimento sustentável**

96. A observância das diretrizes impostas pelo princípio do desenvolvimento sustentável é imprescindível para a legitimidade das ações da Administração Pública, especialmente considerando que o tema objeto da presente demanda é intimamente relacionado com o desenvolvimento nacional. Contudo, as situações acima narradas demonstram clara violação a esse princípio.

97. O princípio da sustentabilidade é definido por Juarez Freitas como aquele que determina, com eficácia direta e imediata, a responsabilidade do Estado e da sociedade pela concretização solidária do desenvolvimento material e imaterial, socialmente inclusivo, durável e equânime, ambientalmente limpo, inovador, ético e eficiente, no intuito de assegurar, preferencialmente de modo preventivo e precavido, no presente e no futuro, o direito ao bem-estar.<sup>12</sup>

#### **2.8.1 A vinculação da Administração Pública**

98. Em seu preâmbulo, a Constituição Federal expressa a instituição de um Estado Democrático destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias.

99. A previsão da busca ao desenvolvimento, conjugada à busca pelos demais objetivos estatuídos no preâmbulo, constitui o embrião do princípio do desenvolvimento sustentável na Constituição. Um desenvolvimento que vise, simultaneamente, assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a

<sup>12</sup> FREITAS, Juarez. *Sustentabilidade: direito ao futuro*. 4ª ed. Belo Horizonte: Fórum, 2019. p. 45.

liberdade, a segurança, o bem-estar, a igualdade e a justiça somente pode ser alcançado por meio das premissas da sustentabilidade, que imprime tais preocupações ao conceito de desenvolvimento.

100. O STF já reconheceu a existência de um princípio constitucional do desenvolvimento sustentável no ordenamento jurídico brasileiro:

- O princípio do desenvolvimento sustentável, além de impregnado de caráter eminentemente constitucional, encontra suporte legitimador em compromissos internacionais assumidos pelo Estado brasileiro e representa fator de obtenção do justo equilíbrio entre as exigências da economia e as da ecologia, subordinada, no entanto, a invocação desse postulado, quando ocorrente situação de conflito entre valores constitucionais relevantes, a uma condição inafastável, cuja observância não comprometa nem esvazie o conteúdo essencial de um dos mais significativos direitos fundamentais: o direito à preservação do meio ambiente, que traduz bem de uso comum da generalidade das pessoas, a ser resguardado em favor das presentes e futuras gerações.<sup>13</sup>

101. Para chegar a esta conclusão, o STF entendeu que o princípio do desenvolvimento sustentável deriva, além dos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, também da leitura conjugada dos arts. 3º, II, e 225 da Constituição Federal, abaixo reproduzidos:

Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

(...)

II - garantir o desenvolvimento nacional;

(...)

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

102. No âmbito das contratações públicas em específico, a busca pelo desenvolvimento sustentável foi expressamente prevista pelo art. 3º da Lei nº 8.666/1993 como objetivo das licitações:

Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a **promoção do desenvolvimento nacional sustentável** e será processada e julgada em estrita conformidade

---

13 STF, ADI 3.540-1/DF. Relator: Ministro Celso de Mello. Tribunal Pleno. J: 01.09.2005.

com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.

103. A busca pelo desenvolvimento nacional sustentável não é diretriz somente da licitação, mas de toda a contratação administrativa, conforme já apontado por Marçal Justen Filho. Segundo o autor, o que o legislador pretendia era determinar que a contratação pública fosse concebida como um instrumento interventivo estatal para produzir resultados mais amplos do que o simples provisionamento de bens e serviços necessários à satisfação das necessidades dos entes estatais.<sup>14</sup>

#### *2.8.2 A violação às dimensões social e ambiental da sustentabilidade*

104. O desenvolvimento sustentável é um conceito multidimensional. Classicamente, admite-se que seu conteúdo abrange, no mínimo, o tripé ambiental, econômico e social.<sup>15</sup>

105. Ocorre que a modelagem proposta para o leilão do Aeroporto de Congonhas prestigia o resultado econômico em detrimento da sustentabilidade em seus aspectos ambiental e social. A fim de maximizar a avaliação do ativo que irá a leilão, a modelagem foi estruturada de modo que o sítio aeroportuário seja explorado no limite de sua capacidade pela aviação comercial, com a exclusão da aviação geral do Aeroporto, desconsiderando por completo o fato de que as operações da aviação comercial geram níveis de incômodo muito superiores.

106. Em resposta às diversas manifestações apresentadas pelas associações de moradores do entorno do Aeroporto, a SAC e a ANAC têm-se limitado a defender que o EVTEA não é vinculativo:

Por fim, vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador soluções próprias para solução das inconformidades

---

14 JUSTEN FILHO, Marçal. *Comentários à lei de licitações e contratos administrativos*. 18ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2019. p. 96.

15 PALMA, Juliana Bonacorsi de. “Contratações públicas sustentáveis”, In SUNDFELD, Carlos Ari; JURKSAITIS, Guilherme Jardim (Orgs.). *Contratos públicos e direito administrativo*. São Paulo: Malheiros, 2015. p. 83.



dos aeroportos, em atendimento ao contrato e a regulamentações vigentes.<sup>16</sup>

107. No entanto, é vinculativa a previsão, no contrato de concessão, da necessidade de realização de “investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários” com a adequação da “capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto” (Anexo 02 do Contrato de Concessão – Plano de Exploração aeroportuária, p. 17 e seguintes).

108. Ademais, a modelagem proposta pelo governo é forte indicativo para a iniciativa privada de que a maximização dos lucros da operação é mais relevante que os interesses coletivos afetados.

109. Diante de tal sinalização, é impossível (ou muito improvável) que o futuro concessionário opte, por conta própria, sem nenhuma determinação da modelagem da concessão, por sacrificar seu potencial de receitas para estabelecer um modelo de operação compatível com a localização do Aeroporto.

110. Nessa situação específica, a racionalidade econômica pura e simples é incompatível com a política pública de ordenação urbanística do município de São Paulo. Por este motivo, até mesmo para assegurar a exequibilidade do futuro contrato, é necessário que sejam identificadas e adequadamente enfrentadas desde já as restrições necessárias à operação, a fim de que os licitantes sejam vinculados a essas restrições e possam considerá-las em suas propostas.

### ***2.13. Impossibilidade de atribuição dos encargos ao concessionário – os riscos assumidos pelo Poder Concedente, a incoerência do Edital e o desperdício de recursos públicos***

111. Nem se diga que os elementos urbanísticos e ambientais poderiam ser simplesmente remetidos ao futuro concessionário.

---

16 Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes/andamento/setima-rodada/relatorio-de-divulgacao-das-contribuicoes-a-consulta-publica-no-13-2021>, p. 35.

112. Trata-se de elementos básicos e mínimos para a estruturação da concessão. A existência e a obrigatoriedade de alguns desses requisitos (como o EIV/RIV) foram ignorados pelos Estudos – e podem constituir impeditivo às premissas estruturadas para o leilão.

113. Mais ainda: não se trata de mero licenciamento voltado ao atendimento de demandas técnicas e jurídicas. O art. 2º, inc. XIII, da Lei 10.257/01 evidencia que as alterações pretendidas no modelo atual de operação do Aeroporto de Congonhas estão condicionadas pela prévia definição de elementos políticos e sociais. Nos termos do referido dispositivo, esses elementos devem ser tratados inclusive em “audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população”.

114. O Plano Diretor Municipal prevê a mesma exigência no art. 151, § 8º: “O EIV/RIV deverá ser objeto de audiência pública promovida pela Prefeitura, previamente à decisão final sobre o seu licenciamento urbano e ambiental, nos termos do art. 332”.

115. Veja-se, de outra parte, que a minuta do Contrato de Concessão aloca os riscos de natureza política, inclusive em relação a “mudanças no Anteprojeto por solicitação da ANAC ou de outras entidades públicas”, ao Poder Concedente:

Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente

5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, nos termos do item 6.24 deste contrato:

5.2.1. mudanças no Anteprojeto por solicitação da ANAC ou de outras entidades públicas, salvo se tais mudanças decorrerem da não-conformidade do Anteprojeto com a legislação em vigor à época da realização do investimento ou com as informações contidas no PEA;

116. Se essa responsabilidade é própria do Poder Concedente e assim permanecerá, nada justifica que o Leilão seja realizado sem a prévia definição, entre outros aspectos, das “medidas mitigadoras, compensatórias e

adaptativas” (art. 151, § 7º, do Plano Diretor) que serão determinadas no âmbito municipal para viabilizar qualquer modificação no modelo atual de exploração do Aeroporto e que impactarão no risco assumido pelo Poder Concedente.

117. Promover o leilão sem essas prévias definições, com incertezas provocadas pela insuficiência e deficiência dos estudos, ampliará a insegurança jurídica a todos os envolvidos. Sem compreender e sequer conhecer as exigências municipais, o próprio Poder Concedente não tem condições de atestar que a modelagem atual é a mais adequada e terá de arcar com encargos relevantes no decorrer da Concessão.

118. Essas incertezas reduzirão a atratividade do leilão, que já está sendo realizado às pressas, sem o debate com a sociedade e sem a consideração das peculiaridades e impactos sobretudo locais da concessão – e, de resto, em um período econômico e político crítico para o país.

118. Veja-se, afinal, que o leilão é feito logo após a desestruturação da 7ª rodada, decorrente da exclusão do Aeroporto Santos Dumont e da reformulação da configuração original dos blocos, sem que tenha havido nenhum incremento nos estudos, e logo após uma das mais relevantes concessões aeroportuárias se revelar malsucedida, visto que a concessionária do Galeão pediu relicitação e o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos já opinou pela qualificação daquela outorga para fins de relicitação, com a estimativa de realização de estudos por pelo menos um ano até a realização do leilão – Resolução CPPI 233/22, DOU 23.06.2022.

119. Esse cenário recomenda cautela para que os mesmos equívocos do passado não sejam repetidos para a concessão do Aeroporto de Congonhas.

### **3. CONCLUSÃO**

120. Pelo exposto, as Impugnantes esperam que a presente impugnação seja acolhida para os fins e conforme os pontos acima detalhados, com a

consequente suspensão do leilão a fim de que os defeitos apontados sejam corrigidos.

São Paulo, 4 de agosto de 2022.

Tamara Fatima Heymann Capato

OAB?SP 285.828

## **LISTA DE DOCUMENTOS**

Doc. 1 – Procurações

Doc. 2 – Carta da Concessionária do Aeroporto de Pampulha (Belo Horizonte) ao Movimento Pampulha Viva (PLU-RGV-0001/2022)

Doc. 3 – Relatório da Comissão Parlamentar de Estudos para Averiguar Problemas Relacionados ao Aeroporto de Congonhas da Câmara Municipal de São Paulo

Doc. 4 – Análise Ampliação Aeroporto Congonhas – abril 2009

Doc. 5 – Ofício 496/2019-SGM.G

Doc. 6– Ofício 191/2022/GAB-SAC/SAC

Doc. 7 – Nota Técnica 03/2022/SRA

## Procuração Ad judicia

**OUTORGANTE:** AVM – Associação de Moradores da Vila Mariana, pessoa jurídica de direito privado com sede na Rua Doutor Fabricio Vampré, nº. 32, CEP: 04014-020, Vila Mariana, São Paulo – SP, inscrita no CNPJ/MF sob nº. 32.296.223/0001-34° , por sua presidente, Denise Bramucci de Moura Defim, brasileira, solteira, jornalista, CPF 125.574.368-95, e-mail [denisebdelfim@gmail.com](mailto:denisebdelfim@gmail.com), domicílio à rua Maestro Callia, 84/53D – Vila Mariana – São Paulo/SP.

**OUTORGADAS:** Thais Sabongi Alvarez, solteira, advogada, inscrita na OAB/SP sob o número 237.187, com endereço a rua. Cristiano Viana, 753, São Paulo, CEP: 05411-000 e endereço eletrônico [thaissalvarez@gmail.com](mailto:thaissalvarez@gmail.com) e Tamara Fatima Heymann Capato, casada, advogada, inscrita na OAB/SP sob o número 285.828, com endereço eletrônico [tamiscapato@gmail.com](mailto:tamiscapato@gmail.com).

**PODERES:** Através do presente instrumento particular de mandato, as **OUTORGADAS** podem agir em qualquer sede administrativa, repartição ou sistema Federal, Estadual ou Municipal em processo administrativo, Juízo, instância ou Tribunal, promover representações no Ministério Público Estadual ou Federal, tendo poderes para propor contra quem de direito as impugnações, representações, ações e recursos competentes e defender a outorgante, seguindo-as até final decisão e interpondo os recursos administrativos e legais. De igual modo, concedo ao advogado (a) constituído, poderes especiais para transigir, desistir, renunciar ao direito sobre o qual se funda a ação, receber, dar quitação, firmar compromisso e assinar declaração de hipossuficiência econômica, retirar autos de cartórios judiciais e de repartições públicas, inclusive substabelecer, no todo ou em parte, com ou sem reserva de iguais poderes, dando tudo por bom, firme e valioso, em conformidade com o artigo 105 do Código de Processo Civil, visando a impugnação ao edital da licitação da Sétima Rodada de Concessões Aeroportuárias e eventual recurso.

São Paulo, 2 de agosto de 2022.



---

**Denise Bramucci de Moura Defim**

## Procuração Ad judicia

**OUTORGANTE:** ANMA - Amigos do Novo Mundo Associados, pessoa jurídica privada sem fins lucrativos, CNPJ de nº 41.352.663/0001-52, com eletrônico em <https://associacaoanma.com.br> e contato@associacaoanma.com.br por seu presidente *Guilherme Salomão Canton, brasileiro, casado inscrito no CPF/MF de número 282.008.188-61, com endereço eletrônico guilherme.canton@gmail.com.*

**OUTORGADAS:** Thais Sabongi Alvarez, solteira, advogada, inscrita na OAB/SP sob o número 237.187, com endereço a rua. Cristiano Viana, 753, São Paulo, CEP: 05411-000 e endereço eletrônico [thaissalvarez@gmail.com](mailto:thaissalvarez@gmail.com) e Tamara Fatima Heymann Capato, casada, advogada, inscrita na OAB/ SP sob o número 285.828 ,seção São Paulo com endereço eletrônico tamiscapato@gmail.com.

**PODERES:** Através do presente instrumento particular de mandato, as **OUTORGADAS** podem agir em qualquer sede administrativa, repartição ou sistema Federal, Estadual ou Municipal em processo administrativo, Juízo, instância ou Tribunal, promover representações no Ministério Público Estadual ou Federal, tendo poderes para propor contra quem de direito as impugnações, representações, ações e recursos competentes e defender a outorgante, seguindo-as até final decisão e interpondo os recursos administrativos e legais. De igual modo, concedo ao advogado (a) constituído, poderes especiais para transigir, desistir, renunciar ao direito sobre o qual se funda a ação, receber, dar quitação, firmar compromisso e assinar declaração de hipossuficiência econômica, retirar autos de cartórios judiciais e de repartições públicas, inclusive substabelecer, no todo ou em parte, com ou sem reserva de iguais poderes, dando tudo por bom, firme e valioso, em conformidade com o artigo 105 do Código de Processo Civil, visando a impugnação ao edital da licitação da Sétima Rodada de Concessões Aeroportuárias e eventual recurso.

São Paulo, 2 de agosto de 2022.



**Guilherme Salomão Canton,**  
**Presidente ANMA**

## Procuração Ad judicia

**OUTORGANTE:** Associação AME JARDINS, pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ sob o nº 09.262.892/0001-73, com sede na Rua Joaquim Floriano, 871, cj. 11, Itaim Bibi, São Paulo/SP, CEP 04534-013 e endereço eletrônico [consultor@amejardins.com.br](mailto:consultor@amejardins.com.br), por seu consultor jurídico João Carlos Maradei Júnior, brasileiro, divorciado, advogado, inscrito no CPF sob o nº 274.637.248-75, portador do RG nº 29.227.979-6, endereço eletrônico [joamaradei@joamaradei.com](mailto:joamaradei@joamaradei.com), residente na Rua Voluntários da Pátria, 3812, apt. 42, CEP 02402-400, São Paulo/SP.

**OUTORGADAS:** Thais Sabongi Alvarez, solteira, advogada, inscrita na OAB/SP sob o número 237.187, com endereço a rua. Cristiano Viana, 753, São Paulo, CEP: 05411-000 e endereço eletrônico [thaissalvarez@gmail.com](mailto:thaissalvarez@gmail.com) e Tamara Fatima Heymann Capato, casada, advogada, inscrita na OAB/ SP sob o número 285.828, com endereço eletrônico [tamiscapato@hotmail.com](mailto:tamiscapato@hotmail.com).

**PODERES:** Através do presente instrumento particular de mandato, as **OUTORGADAS** podem agir em qualquer sede administrativa, repartição ou sistema Federal, Estadual ou Municipal em processo administrativo, Juízo, instância ou Tribunal, promover representações no Ministério Público Estadual ou Federal, tendo poderes para propor contra quem de direito as impugnações, representações, ações e recursos competentes e defender a outorgante, seguindo-as até final decisão e interpondo os recursos administrativos e legais. De igual modo, concedo ao advogado (a) constituído, poderes especiais para transigir, desistir, renunciar ao direito sobre o qual se funda a ação, receber, dar quitação, firmar compromisso e assinar declaração de hipossuficiência econômica, retirar autos de cartórios judiciais e de repartições públicas, inclusive substabelecer, no todo ou em parte, com ou sem reserva de iguais poderes, dando tudo por bom, firme e valioso, em conformidade com o artigo 105 do Código de Processo Civil, visando a impugnação ao edital da licitação da Sétima Rodada de Concessões Aeroportuárias e eventual recurso.

São Paulo, 2 de agosto de 2022..



João Carlos Maradei Júnior,  
Consultor jurídico AME JJARDINS



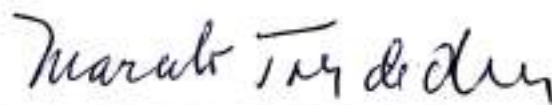
## Procuração Ad Judicia

**OUTORGANTE:** Associação Viva Paraíso, pessoa jurídica privada sem fins lucrativos inscrita no CNPJ sob o nº 12.130.550/0001, com sede na Rua Carlos Stainer 92, Paraíso, São Paulo;, por seu presidente Marcelo Torres de Oliveira, brasileiro, Casado, psicólogo, CPF nº 875.189.459-00, endereço eletrônico [marcelatorresde@gmail.com](mailto:marcelatorresde@gmail.com), domiciliado a rua Afonso de Freitas, 321, apt 43, Paraíso, CEP: 04006-051.

**OUTORGADAS:** Thais Sabongi Alvarez, solteira, advogada, inscrita na OAB/SP sob o número 237.187, com endereço a rua. Cristiano Viana, 753, São Paulo, CEP: 05411-000 e endereço eletrônico [thaissalvarez@gmail.com](mailto:thaissalvarez@gmail.com) e Tamara Fatima Heymann Capato, casada, advogada, inscrita na OAB/ SP sob o número 285.828, com endereço eletrônico [tamiscapato@hotmail.com](mailto:tamiscapato@hotmail.com).

**PODERES:** Através do presente instrumento particular de mandato, as **OUTORGADAS** podem agir em qualquer sede administrativa, repartição ou sistema Federal, Estadual ou Municipal em processo administrativo, Juízo, instância ou Tribunal, promover representações no Ministério Público Estadual ou Federal, tendo poderes para propor contra quem de direito as impugnações, representações, ações e recursos competentes e defender a outorgante, seguindo-as até final decisão e interpondo os recursos administrativos e legais. De igual modo, concedo ao advogado (a) constituído, poderes especiais para transigir, desistir, renunciar ao direito sobre o qual se funda a ação, receber, dar quitação, firmar compromisso e assinar declaração de hipossuficiência econômica, retirar autos de cartórios judiciais e de repartições públicas, inclusive substabelecer, no todo ou em parte, com ou sem reserva de iguais poderes, dando tudo por bom, firme e valioso, em conformidade com o artigo 105 do Código de Processo Civil, visando a impugnação ao edital da licitação da Sétima Rodada de Concessões Aeroportuárias e eventual recurso.

São Paulo, 2 de agosto de 2022.



**Marcelo Torre de Oliveira**  
Presidenta da Associação Viva Paraíso

## Procuração Ad judicis

**OUTORGANTE:** Associação de Moradores e Amigos do Jardim Lusitana , pessoa jurídica privada sem fins lucrativos inscrita no CNPJ/MF sob nº. 01.326.083/0001-34, com sede na Rua Afonso Brás 275, por seu presidente Nelson Michel Cury, brasileiro, engenheiro, inscrito no CPF/MF de número 989.151508-72. residente e domiciliado a rua Do Gama, 46, Jardim Lusitânia, São Paulo, CEP: 04032-000, endereço eletrônico [mncury@uol.com.br](mailto:mncury@uol.com.br), presidente da

**OUTORGADAS:** Thais Sabongi Alvarez, solteira, advogada, inscrita na OAB/SP sob o número 237.187, com endereço a rua. Cristiano Viana, 753, São Paulo, CEP: 05411-000 e endereço eletrônico [thaisalvarez@gmail.com](mailto:thaisalvarez@gmail.com) e Tamara Fatima Heymann Capato, casada, advogada, inscrita na OAB/SP sob o número 285.828, com endereço eletrônico [tamiscapato@gmail.com](mailto:tamiscapato@gmail.com).

**PODERES:** Através do presente instrumento particular de mandato, as **OUTORGADAS** podem agir em qualquer sede administrativa, repartição ou sistema Federal, Estadual ou Municipal em processo administrativo, Juízo, instância ou Tribunal, promover representações no Ministério Público Estadual ou Federal, tendo poderes para propor contra quem de direito as impugnações, representações, ações e recursos competentes e defender os outorgante, seguindo-as até final decisão e interpondo os recursos administrativos e legais. De igual modo, concedo ao advogado (a) constituído, poderes especiais para transigir, desistir, renunciar ao direito sobre o qual se funda a ação, receber, dar quitação, firmar compromisso e assinar declaração de hipossuficiência econômica, retirar autos de cartórios judiciais e de repartições públicas, inclusive substabelecer, no todo ou em parte, com ou sem reserva de iguais poderes, dando tudo por bom, firme e valioso, em conformidade com o artigo 105 do Código de Processo Civil, visando a impugnação ao edital da licitação da Sétima Rodada de Concessões Aeroportuárias e eventual recurso.

São Paulo, 2 de agosto de 2022..



---

**Nelson Michel Cury**

*Presidente da Associação de Moradores e Amigos do Jardim Lusitânia*

## Procuração Ad judícia

**OUTORGANTE:** *Viva Moema –Associação de Moradores, Proprietários, Comerciantes e Empresários de Moema - Viva Moema, pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos com sede em Alameda do Jurupis, n° 1005, conj. 62, bairro: Moema/SP, CEP: 04088-003, e endereço eletrônico em presidencia@vivamoema.org.br, site em <https://www.vivamoema.org.br/> e CNPJ de n° 36.276.275/0001-08 por sua presidente Simone de Borba Oliveira Boacnin, brasileira, casada, Fonoaudióloga, CPF:118.412.048-03, com endereço na avenida Jurucê, n° 664, apto 241, bairro: Indianópolis/SP, CEP: 04080-012 e endereço eletrônico: simone@softon.com.br*

**OUTORGADAS:** Thais Sabongi Alvarez, solteira, advogada, inscrita na OAB/SP sob o número 237.187, com endereço a rua. Cristiano Viana, 753, São Paulo, CEP: 05411-000 e endereço eletrônico [thaissalvarez@gmail.com](mailto:thaissalvarez@gmail.com) e Tamara Fatima Heymann Capato, casada, advogada, inscrita na OAB/SP sob o número 285.828 com endereço eletrônico tamiscapato@gmail.com.

**PODERES:** Através do presente instrumento particular de mandato, as **OUTORGADAS** podem agir em qualquer sede administrativa, repartição ou sistema Federal, Estadual ou Municipal em processo administrativo, Juízo, instância ou Tribunal, promover representações no Ministério Público Estadual ou Federal, tendo poderes para propor contra quem de direito as impugnações, representações, ações e recursos competentes e defender a outorgante, seguindo-as até final decisão e interpondo os recursos administrativos e legais. De igual modo, concedo ao advogado (a) constituído, poderes especiais para transigir, desistir, renunciar ao direito sobre o qual se funda a ação, receber, dar quitação, firmar compromisso e assinar declaração de hipossuficiência econômica, retirar autos de cartórios judiciais e de repartições públicas, inclusive substabelecer, no todo ou em parte, com ou sem reserva de iguais poderes, dando tudo por bom, firme e valioso, em conformidade com o artigo 105 do Código de Processo Civil, visando a impugnação ao edital da licitação da Sétima Rodada de Concessões Aeroportuárias e eventual recurso.

SIMONE DE BORBA  
OLIVEIRA  
BOACNIN:11841204803

Assinado de forma digital por  
SIMONE DE BORBA OLIVEIRA  
BOACNIN:11841204803  
Dados: 2022.08.02 15:34:08  
-03'00'

---

***Simone de Borba Oliveira Boacnin***

*Presidente da Associação de Moradores, Proprietários, Comerciantes e Empresários de Moema- Viva Moema*

Praça Bagatelle, 204  
Bairro Aeroporto – 31270 705 – Belo Horizonte – MG – Brasil  
tel: 55 (11) 3048 5900 – fax: 55 (11) 3048 5903  
www.ccr.com.br



São Paulo/SP, 19 de julho de 2022.

**PLU-RGV-0001/2022**

Ao

Ilmo. Sr. Rogério Carneiro de Miranda

Representante do Movimento Pampulha Viva

Assunto: Resposta à carta do Movimento Pampulha Livre datada de 27 de abril de 2022

Prezados Senhores,

A Concessionária do Aeroporto da Pampulha S.A., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 44.140.908/0001-76, com sede na Praça Bagatelle, nº 204, Bairro Aeroporto, CEP nº 31.270-705, Belo Horizonte/MG, vem, por meio desta, manifestar-se em relação à vossa correspondência datada de 27 de abril de 2022, nos termos que seguem:

Primeiramente, em prol de um diálogo aberto e respeitoso, que é de interesse desta Concessionária manter com o “Movimento”, é importante ressaltar que esta Concessionária não reconhece passivos ambientais ou qualquer outro passivo legal sob sua responsabilidade, já que não exerce atividade poluidora e, portanto, entende que não há qualquer conduta sua a ser ajustada.

Feita a ressalva inicial, informamos que a concessão do Aeroporto da Pampulha, com duração de 30 anos, é parte integrante da política de governo do Estado de Minas Gerais e, fundamentada no interesse público, resultará na ampliação dos investimentos em infraestrutura e serviços aeroportuários que beneficiarão o desenvolvimento da região.

Tendo assumido as operações do Aeroporto da Pampulha – SBBH em 01 de maio de 2022, a Concessionária vem desenvolvendo os estudos e planos para o cumprimento de suas obrigações contratuais e legais, os quais, embora tenham o objetivo precípuo de melhorar a infraestrutura aeroportuária, não ficarão alheios aos

Praça Bagatelle, 204  
Bairro Aeroporto – 31270 705 – Belo Horizonte – MG – Brasil  
tel: 55 (11) 3048 5900 – fax: 55 (11) 3048 5903  
www.ccr.com.br



temas relatados em vossa correspondência, que serão oportunamente abordados nos termos da legislação e com o devido envolvimento dos demais entes a eles relacionados.

Neste contexto, note-se que a compatibilização entre a ocupação e uso do solo no entorno do aeroporto e a atividade aeronáutica é tema de grande complexidade, que envolve, dentre outros atores, as autoridades públicas, órgãos reguladores, operadores aéreos e operador aeroportuário, devendo cada qual agir, de maneira integrada, no âmbito de suas responsabilidades e competências.

Não obstante o exposto, informamos que esta Concessionária é sensível às questões levantadas pelo Movimento Pampulha Viva e envidará esforços para encontrar soluções que, dentro do contexto de sua atuação e do leilão do Aeroporto da Pampulha, estejam a seu alcance para mitigar os impactos das operações no entorno do aeroporto.

Cumpre-nos ainda esclarecer os seguintes aspectos referentes à atual operação do Aeroporto da Pampulha e que se relacionam com parte das questões trazidas pelo Movimento:

- A eventual movimentação de helicópteros durante o período da noite e madrugada é realizada, em sua grande maioria, pela Polícia Militar em ações que visam atendimento à segurança pública e/ou transporte de órgãos para transplantes – situações estas que possuem, pela sua natureza, caráter “extraordinário”, não podendo ser estabelecido um horário específico para sua realização;
- Os testes de motores e turbinas foram proibidos no período do fim da noite e madrugada, estando restritos ao período compreendido entre 6h e 22h;
- As rotas dos voos que operam nos aeroportos brasileiros são definidas pelo Comando da Aeronáutica, não tendo a Concessionária qualquer poder para agir ou interferir sobre as mesmas.

Por fim, esta Concessionária reitera que se encontra em fase de estudos e planos para cumprimento de suas obrigações, de modo que promoverá oportunamente, nos

Praça Bagatelle, 204  
Bairro Aeroporto – 31270 705 – Belo Horizonte – MG – Brasil  
tel: 55 (11) 3048 5900 – fax: 55 (11) 3048 5903  
www.ccr.com.br



termos da regulamentação vigente, o fórum adequado para discussão da pauta mencionada em vossa correspondência com os entes responsáveis e competentes para tratá-los.

Sendo o que tínhamos para o momento, permanecemos à disposição para o que for necessário.

Atenciosamente,

DocuSigned by:

*Pedro Ernesto Leonelli Pires de Campos*

94744B2101AF4F0...

**Pedro Ernesto Leonelli Pires de Campos**

**Concessionária do Aeroporto da Pampulha S.A.**

DocuSigned by:

*Rodrigo Siqueira Abdala*

FA19FF9AB8DD461...

**Rodrigo Siqueira Abdala**

**Concessionária do Aeroporto da Pampulha S.A.**



**Câmara Municipal de São Paulo**

**COMISSÃO PARLAMENTAR DE  
ESTUDOS PARA AVERIGUAR  
PROBLEMAS RELACIONADOS  
AO AEROPORTO DE  
CONGONHAS**

**RELATÓRIO FINAL**

**Outubro de 2007**



**AEROPORTO DE CONGONHAS**

*São Paulo - Brasil*



# **ÍNDICE**

## **1- APRESENTAÇÃO**

## **2- INTRODUÇÃO**

## **3- OBJETIVOS**

## **4- HISTÓRICO**

## **5- CONCLUSÕES**

**5.1- Comentários ao Relatório da Comissão Temporária de Estudos de 2001.**

**5.2- Conclusões desta Comissão Parlamentar de Estudos de 2007.**

**5.2.1- Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.**

**5.2.2- Marco Regulatório da Aviação Civil.**

**5.2.3- Segurança Aeroportuária.**

5.2.4- Assistência às Vítimas dos Acidentes Aéreos.

5.2.5- Um Plano para Atendimento a Situações de  
Emergência com Participação Social.

5.2.6- A Inserção Urbana do Aeródromo.

5.2.7- Helipontos e Heliportos.

5.2.8- Uma Política Aeroportuária.

## **6- PROPOSTAS**

6.1- Âmbito do Governo Municipal.

6.2- Âmbito do Governo Federal

6.2.1- ANAC

6.2.2- INFRAERO

6.2.3- MOÇÕES


## **7-REGULAMENTOS APRESENTADOS PELOS ÓRGÃOS DA AVIAÇÃO CIVIL EM FACE DAS OCORRÊNCIAS RECENTES NO AEROPORTO DE CONGONHAS.**

## **8- ANEXOS**

- 8.1- Estrutura Simplificada dos Principais Órgãos Envolvidos com a Crise Aérea**
- 8.2- Aproveitamento Atual do Sítio Aeroportuário**
- 8.3- Ofício Movibelo Nº155/2007**
- 8.4- Ofício InfraeroCF Nº 7621/SR(MBGR)/2007**
- 8.5- Ofício Odair G. Colella ref. portaria nº 70 - DECEA**
- 8.6- Ofício Sociedade Amigos de Bairro vila Noca e Jardim Cecy**
- 8.7- Ofício Movimento Defesa São Paulo MDSP-COM-005/07**
- 8.8- Ofício ANAC Nº 26/SDIE - 2007**
- 8.9- Relatório Parcial Grupo de Estudos em Ruído Aeroportuário GERA/LAVI/COPPE /UFRJ**
- 8.10- Ofício GTI - Propostas Preliminares SISCEAB**
- 8.11- Apresentação ANAC/SIE/GGIT Área de Segurança - Pistas**
- 8.12- Minuta de Projeto de Lei - Helipontos - heliportos SEMPLA**
- 8.13- Ofício Movimento Defesa São Paulo MDSP 001/07**
- 8.14- Ofício Movimento Defesa São Paulo MDSP 008/07**
- 8.15- Ofício Movimento Defesa São Paulo MDSP 029/07**

LISO MOLE
APROVADO

 02/11/2006  
 18  
 06

02 NOV 2006  
  
 Presidente  
**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**  
 Gabinete do Vereador DR. FARIAS

**REQUERIMENTO**

DE - RPP  
06-0010/2006

*Requer a constituição de Comissão e Estudos, com base no artigo 89 inciso III o Regimento Interno, para averiguar problemas relacionados ao Aeroporto de Congonhas, quanto a sobrecarga do Tráfego Aéreo, à Poluição Sonora e da Av. manutenção das pistas, a construção e passagem subterrânea sob a Av Washington Luiz e liberação de horários.*

É bastante conhecida a intensidade do tráfego aéreo do Aeroporto de Congonhas, sendo que nesses últimos dias demonstrou que esse relevante equipamento público encontra-se no limite de suas operações.

Recentes ocorrências no tocante a deficiência de recursos humanos para o setor de controle de voo, conforme matérias anexas, acarretaram inúmeros atrasos, em quase todos os aeroportos do país, bem como o cancelamento de muitos voos, deixando os passageiros por horas, madrugadas, dias e noites pelo saguão dos aeroportos. É essa situação se refletiu de forma mais intensa em Congonhas, face ao número de voos que esse aeroporto opera. Segundo dados são cerca de 600 pousos e decolagens por dia. No ano passado foram 228 mil voos e 17 milhões de passageiros.

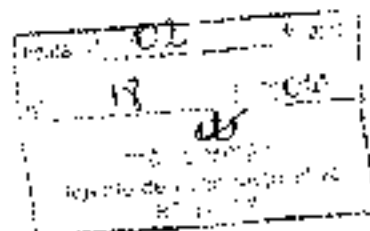
Sendo Congonhas o aeroporto mais movimentado do país, culmina em intensa poluição sonora, pois de dois em dois minutos um avião passa sobre as inúmeras residências, escolas e por entre os prédios de seu entorno.

02/11/2006  
 18  
 06  
 22 NOV 2006

Tom  
 Farias  
 06/11/2006  
 18  
 06



**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**  
*Gabinete do Vereador DR. FARHAT*



Problemas de manutenção das pistas, e os relacionados a construção de passagem subterrânea sob a Av. Washington Luiz também tem vindo à discussão nesse momento.

A Câmara Municipal de São Paulo, através de seus representantes, não pode se quedar inerte perante os problemas existentes referentes a esse equipamento urbano, que necessitam ser estudados para uma adequação a cidade de São Paulo e seus moradores.

Ante o exposto, requiro com fundamento no art. 89, III do Regimento Interno desta Casa, a constituição de Comissão de Estudos, composta por 5 (cinco) membros e duração de 60 dias, para averiguação e operação de problemas relacionados ao Aeroporto de Congonhas, quanto a sobrecarga do Tráfego Aéreo, às Poluições Sonoras e do Ar, a sua localização e entorno.

São Paulo, 16 de novembro de 2006.

  
**Dr. Farhat**  
Vereador

## **1- APRESENTAÇÃO**

A Comissão Parlamentar de Estudos Para Averiguar Problemas Relacionados ao Aeroporto de Congonhas, referente ao Processo 0018/2006 da Câmara Municipal de São Paulo, foi instalada em 17 de abril de 2007 em conformidade com o Regimento Interno, segundo seu artigo 89 inciso III, amparada pela aprovação de seu requerimento pela maioria absoluta dos membros desta Casa Legislativa.

Compõem esta Comissão Parlamentar de Estudos os seguintes vereadores:

Dr. Farhat – presidente

Aurélio Nomura – vice-presidente

Chico Macena – relator

Netinho

José Américo

Atilio Francisco

Conforme previsto no parágrafo 2º do artigo 99 daquele Regimento, a Comissão teve prazo de funcionamento de sessenta dias, com sobrestamento do prazo de tramitação. Neste período foram realizadas reuniões públicas da Comissão, onde foram ouvidos técnicos, representantes de entidades e autoridades convidadas a prestar esclarecimentos e cidadãos e representantes da sociedade civil organizada que tiveram direito à manifestação. Foram realizadas, ainda, vistorias dos membros da Comissão ao sítio aeroportuário.

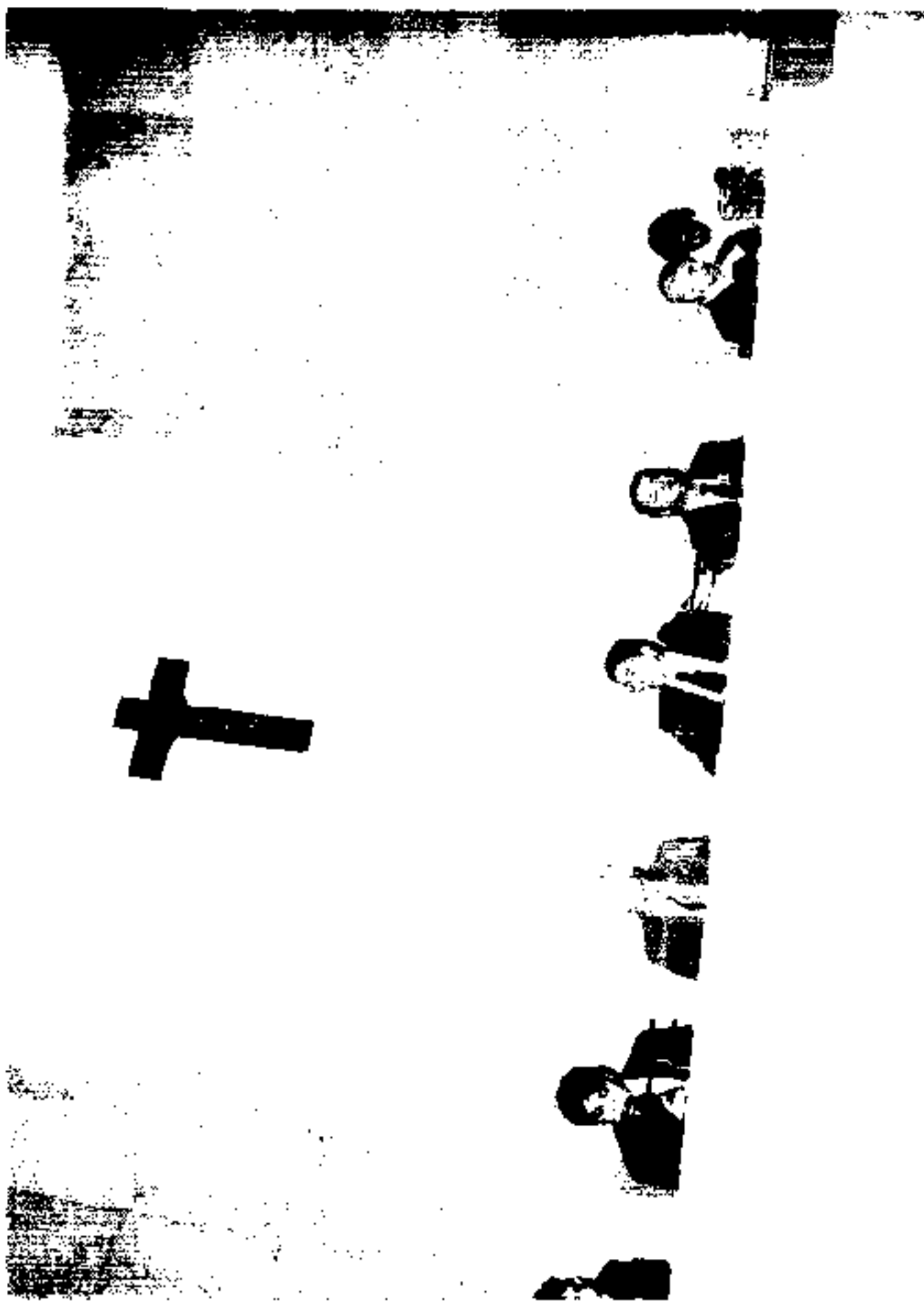
Todo o processo correu com a devida publicidade e transparência, garantindo o direito amplo de participação e manifestação de todos interessados.

O relatório que aqui se apresenta contém a síntese dessas das informações e dados obtidos no decorrer do processo, relevantes para o perfeito entendimento dos problemas e formulação de proposições para suas soluções.











## 2- INTRODUÇÃO

Com a inauguração do Aeroporto Internacional de São Paulo / Guarulhos e a transferência para lá dos vôos internacionais e domésticos em 1985, Congonhas passou a operar apenas a ponte aérea Rio de Janeiro – São Paulo, e mesmo assim, com bastante ociosidade, registrando apenas 1,5 milhão de passageiros/ano à época. No início da segunda metade da década de 80 chegou-se a cogitar o fechamento do aeroporto e a instalação de outras atividades no local.

Pouco tempo depois começou a operar também o pool São Paulo – Belo Horizonte – Curitiba, e em seguida, Brasília. Rapidamente o movimento voltou a crescer e, em 1990, já era o aeroporto mais movimentado do País. Em 1992 uma portaria do Ministério da Aeronáutica autorizava a reativação de vôos internacionais em aviões de até 130 passageiros. A partir daí, obras foram realizadas no terminal para acomodar a crescente demanda.

Em 2002 já se verificava um movimento superior a 12 milhões de passageiros, que é considerado o limite operacional de Congonhas, e a previsão para 2007 é que se encerre o ano com um movimento de aproximadamente 18,5 milhões de passageiros, 50% acima, portanto, da capacidade.

Essa movimentação de pessoas, e alguma carga também, implicou em cerca de 230 mil pousos e decolagens no ano de 2006. Para tanto, Congonhas conta com duas pistas, uma principal medindo 1.940m por 45m, e uma auxiliar medindo 1.435m por 49m.

Segundo os últimos dados do extinto GEIPOT, de 1995 a 2000 o volume de carga movimentado em Congonhas cresceu na mesma proporção que teve sua redução em Viracopos.

Este cenário já havia suscitado a criação de uma Comissão Parlamentar de estudos nesta Casa em 2001 para analisar os problemas que o aeroporto já vinha enfrentando e o quanto isso interferia na cidade de São Paulo.

Com a ocorrência do acidente com o Voo 1907 da Gol em setembro de 2006 e a conseqüente crise da aviação civil que emergiu a partir daí, e que teve duros reflexos no Aeroporto de Congonhas e na cidade de São Paulo,

fez-se mister que a Câmara Municipal de São Paulo reabrisse suas portas para que a sociedade pudesse retomar o debate amplo e democrático sobre este equipamento e este serviço prestado em seu território.

É posição firme desta Comissão que o Município pode e deve ser protagonista no planejamento e gestão e integração dos espaços , equipamentos e serviços públicos contidos em seu território.



### **3- OBJETIVOS**

**Esta Comissão teve como objetivo estudar o conjunto de problemas gerados, pelas atividades do Aeroporto de Congonhas, ao Município de São Paulo e sua população e formular encaminhamentos e propostas para sua solução.**

#### 4 HISTÓRICO

*Texto extraído do site "Homepage do Aeroporto de Congonhas" (<http://paginas.terra.com.br/informatica/marcatol/congonhas/home.html>)*

*e da publicação "Aeroporto Cidade Metrópole: Políticas para uma gestão convergente"*

O Aeroporto Internacional de Congonhas/ São Paulo foi inaugurado em 1936, e seu primeiro voo teve como destino a cidade do Rio de Janeiro em um avião da VASP. Seu nome deve-se à região em que se situa, a antiga Vila Congonhas, de propriedade dos descendentes de Lucas Antônio Monteiro de Barros, visconde de Congonhas do Campo, presidente da província de São Paulo durante período imperial. Antes da sua construção, contudo, já funcionava ali, mais precisamente no espigão da Traição de Indianópolis, um campo de pouso de propriedade da Auto-Estradas, inaugurado em 1936, com uma pista de terra de 300 metros de comprimento por 70 de largura, construída em apenas vinte dias. O idealizador deste campo de pouso, projetado pelo engenheiro britânico Luiz Romero Sanson, um dos proprietários da Auto-Estradas S/A, foi Renato Arens, filho do fundador do bairro de Indianópolis e um dos primeiros pilotos da VASP. Ele e seu instrutor o comandante Renato Pacheco Jordão, um dos primeiros pilotos profissionais do Brasil, foram os primeiros a pousar no campo de aviação experimental da Auto-Estradas, onde posteriormente construiu-se o Aeroporto de Congonhas.

A história da urbanização da zona sul de São Paulo passa, necessariamente, pela presença da Auto-Estradas S/A, haja vista que a auto-estrada de rodagem São Paulo a Santo Amaro (que ia do Ibirapuera a Santo Amaro), o bairro de Indianópolis, o bairro de Interlagos e o seu autódromo, assim como o próprio aeroporto, foram empreendimentos projetados e executados por esta empresa.

Nessa época, a aviação comercial se consolidava como meio de transporte de passageiros e a indústria aeronáutica fazia progressos impressionantes neste setor marcados pelo lançamento dos primeiros aviões de fuselagem totalmente metálica, como o Junkers 52 trimotor e o Douglas DC-3, lançados comercialmente em 1935 e 1936, respectivamente. As características destes aparelhos, aviões de mais de 10 toneladas e que atingiam velocidades de quase 300 km/h, com capacidade para mais de vinte passageiros (17 no caso do Junkers e de 21 a 28, no do DC-3),

solicitavam pistas com comprimentos superiores a 600 metros e pavimentação de concreto, determinando a implantação de campos de pouso com essa finalidade exclusiva.

Além disto, a exploração comercial das linhas aéreas, com vôos noturnos e o aumento do tráfego aéreo, requeriam um esquema de sinalização e controle com comunicação a rádio, assim como espaços para abrigar o trânsito de seus passageiros, que fariam da construção dos aeródromos terrestres uma das novas especialidades da engenharia dos anos 30.

Os aeródromos possibilitariam a interiorização das rotas de comunicação brasileiras. Nesse sentido, destacam-se a constituição do DAC, que organizou a construção dos aeroportos no país e aperfeiçoou a legislação referente à aviação comercial, e a do Correio Aéreo Militar (criado em 1931 e substituído, em 1941, pelo CAN, Correio Aéreo Nacional), que cumpriu um importante papel na consolidação da infra-estrutura terrestre da aviação.

A operação de rotas aéreas comerciais no Brasil precede essa formalização legal e institucional e começa pelo serviço de malas postais da alemã Condor Syndicat, em 1927. A Condor Syndicat era um consórcio formado pela Deutsche Aero Lloyd A.G., pela agência mercantil Schlubach Theimer e pela Sociedad Colombo-Germana de Transportes Aéreos. O vôo inaugural foi feito em 3 de fevereiro de 1927, na rota da lagoa dos Patos, no Rio Grande do Sul, com um hidroavião Dornier Wal, o Atlântico equipado com dois motores italianos de 360 HP.

Ainda em 1927, a Condor Syndicat se associaria à VARIG, primeira empresa aérea brasileira, com quem manter-se-ia ligada até 1930, como Sindicato Condor (que deu origem à Cruzeiro do Sul). Neste ano, começou a operar no Brasil a Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques La tecoère (logo depois Aeropostal e Air France a partir de 1934).

Em 1929, é a vez das norte-americanas Pan American Airways e a NYRBA do Brasil (que em 1930 foi absorvida pela Pan American e se transformou na Panair do Brasil) se estabelecerem no país. Em 1933, começam a operar a Aerolloyd Iguaçu (dissolvida em 1939) e a VASP, e em 1934 a Luftschiffban Zeppelin. Em 1936, em colaboração com a Sindicato Condor, começam a funcionar as linhas aéreas da Deutsche Lufthansa entre a Europa e o Brasil. Em 1938, tem início as operações da





Ala Littoria, italiana, e em 1939, forma-se a navegação Aérea Brasileira, que operará a partir de 1941.

É nesse contexto de consolidação da aviação comercial e da sua infraestrutura terrestre que se abre a discussão sobre a necessidade de construção de um aeroporto moderno para a cidade de São Paulo.

O Aeroporto de Congonhas foi construído, então, com a intenção de prover São Paulo com um aeroporto moderno e que não estivesse sujeito às enchentes do rio Tietê, como ocorria no Campo de Marte. Entre os argumentos para a escolha do local, a fácil acessibilidade se sobressaía: *“O campo (de Congonhas) está situado a menos de 10 km do Largo de São Francisco, e chega-se a ele de automóvel em menos de 15 minutos, fazendo-se o trajeto pela Avenida Brigadeiro Luiz Antonio e a auto-estrada Santo Amaro. Uma vez completados o Parque Ibirapuera e a Avenida Nove de Julho, os passageiros que cheguem a São Paulo poderão fazer sua entrada à cidade por essas magníficas e bellssimas vias de comunicação apropriadas ao rápido trânsito”*.

O projeto inicial era de um campo de pouso dotado de quatro pistas duplas (N-S, com 1.250 metros, L-O com 1.250 metros, NO-SE, com 1.400 metros e NE-SO com 1.100 metros), todas pavimentadas e com 30 metros de largura. Das quatro pistas previstas, foram construídas apenas duas. Nesse meio tempo, em 1940, a Secretaria de Estado dos Negócios e da Viação baixa as instruções para a administração e utilização do Aeroporto de Congonhas. Estabelecia que ressalvados os assuntos de competência exclusiva do Departamento de Aeronáutica Civil, todas as atividades exercidas no recinto do aeroporto, incluindo-se instalações, hangares, oficinas etc., seriam dirigidas por um administrador nomeado pelo governo do Estado.

Esse regulamento (Ato número 1.262 de 7 de maio de 1940) dava ao Aeroporto de Congonhas um estatuto peculiar. Era o único, em todo o país, em que a administração não era federal. Esta situação permaneceu até os anos 80, quando Congonhas passou a ser administrado pela INFRAERO.

Contudo, o Estado investiu sistematicamente em Congonhas, em especial no primeiro período. Ao lado da pista foi construída uma pequena estação de passageiros em linhas art déco que funcionou até 1948. Paralelamente, o governo do Estado ampliou a área inicial do Aeroporto, por meio de desapropriações que resultaram numa área de 1.600.000 m<sup>2</sup>. Com a criação

do Conselho Estadual de Aeronáutica Civil em 1947, um projeto de reforma foi detalhado, tendo como colaborador o coronel Clinton Brill, engenheiro norte-americano que fora consultor das obras do Aeroporto de Idlewild, em Nova York. Concluiu-se que dadas as condições excepcionais de Congonhas, o projeto esboçado em 1946, apesar de também ser caro e incompatível com as finanças do Estado, se realizado, poderia suportar o tráfego aéreo de São Paulo por algumas décadas.

Para dar conta do aumento do tráfego, entre 1947 e 1949 as pistas foram prolongadas, ficando a principal com 1.865 metros de comprimento, e pavimentadas com concreto com 5 centímetros espessura. Foi também construída uma pista para ocasiões de emergência, com 1.445 metros de comprimento. Paralelamente já se começava a estudar a implantação de um aeroporto internacional em Viracopos, inaugurado apenas em 1960, e se discutia a construção de um Aeroporto em Mogi das Cruzes (Santo Ângelo). Nesse mesmo conjunto de reformas foram construídas a TORRE DE CONTROLE, finalizada em 1951, o Pavilhão das Autoridades, inaugurado em 1954, a nova estação de passageiros, em 1956, e a ala internacional, em 1959. O projeto é de Emani do Val Penteado, arquiteto da Secretaria de Viação e Obras Públicas.

Todas as reformas foram impulsionadas pelo grande incremento da aviação comercial depois da Segunda Guerra Mundial, que elevou muitíssimo o número de passageiros e o volume da carga transportada por via aérea. A importância comercial do transporte aéreo crescia substancialmente. Entre 1941 e 1951 o volume de carga de Congonhas aumentou em cem vezes enquanto que o número de passageiros cresceu vinte vezes. Em 1957, o Aeroporto de Congonhas tomava-se o terceiro do mundo em volume de carga aérea, ficando atrás apenas dos aeroportos de Londres e Paris.

O aperfeiçoamento da tecnologia aeronáutica na II Guerra, desenvolvida paralelamente pelas grandes indústrias dos EUA, Inglaterra e França, culminou no versátil e econômico Boeing 707, lançado comercialmente em 1958, redimensionando o transporte aéreo de longa distância nos anos 60. Entretanto, os aviões comerciais que estavam à disposição do mercado na época da reforma do Aeroporto de Congonhas eram os quadrimotores transoceânicos, norte-americanos, Douglas DC-4, Constellation e Boeing 377 Stratocruiser.

Entre 1940 e 1950 o aumento percentual da expansão demográfica da cidade de São Paulo foi de quase 70%. Nesse mesmo período o coeficiente



foi de 31% para Los Angeles, 26% para Buenos Aires, 27% para o Rio de Janeiro, 7% para Chicago e 6% para Nova York.

O aumento de imigrantes europeus procedentes da Europa devastada pela guerra e a intensificação da migração interna estão, sem dúvida alguma, relacionados à essa explosão de números que, em todos os campos, transformou o panorama paulistano.

Nesse contexto é que o Aeroporto de Congonhas ganhará o perfil que o marcou nos anos 60: o de espaço de lazer domingueiro das famílias, que iam ver os pousos e decolagens no terraço, e de ponto de encontro da boemia paulistana, que ia ao "café do Aeroporto" nas madrugadas em que São Paulo tinha poucos lugares que ficavam abertos 24 horas. Na década de 1970, um salão do aeroporto com vista para a pista era usado para inúmeras festas de formatura, casamento e assemelhados.

O Aeroporto de Congonhas ficavam abertos 24 horas, e isso se tornará um problema urbano, haja vista que a intensificação da ocupação residencial de sua vizinhança e a chegada dos Boeings 707 se dá simultaneamente. O modelo mais bem sucedido dessa série foi a versão 707-320C e um dos fatores de seu sucesso era poder ser facilmente revertido de avião de transporte de carga para de passageiros. Este modelo de Boeing era um avião intercontinental quadrimotor de linha, que media 45,6 metros de comprimento, atingia 972 km/h em velocidade de cruzeiro, tinha autonomia de voo de 7.612 quilômetros e comportava de 110 a 162 passageiros. Mas os aviões a jato não revolucionaram apenas a história da aviação nos seus aspectos técnicos e comerciais. Eles redefiniram a infraestrutura aeroportuária e as próprias relações entre o aeroporto e a cidade. O ruído e as vibrações são alguns dos incômodos a que passaram estar sujeitos os moradores das vizinhanças dos aeroportos a partir dos anos 60, época da introdução da aviação a jato, contribuindo para consolidar a tendência de se construir aeroportos em locais afastados dos centros urbanos das cidades.

O Aeroporto de Congonhas, alvo de polêmica desde meados dos anos 40, por problemas de tráfego aéreo, passa a ser alvo de críticas, também, do ponto de vista urbanístico. Independentemente da problemática urbana, a construção de Viracopos parecia resolver o problema da infra-estrutura terrestre necessária para a aterrissagem dos grandes aviões transcontinentais. A despeito da polêmica sobre a sua localização (distante 90 quilômetros de São Paulo) e de suas condições meteorológicas

(excelentes), em 19 de outubro de 1960 o Aeroporto de Viracopos foi aberto ao tráfego, com um pequeno pátio para três aviões, uma estação provisória e uma pista de 3.000 por 45 metros, estendida depois para 3.240 metros, medidas que correspondiam já aos padrões dos novos aviões. As placas de concreto das pistas, entretanto, logo começaram a ceder devido a uma deficiência de drenagem e, apesar de ter sido dada uma solução de emergência \_ foram cobertas com um lençol de concreto asfáltico - O Estado de São Paulo continuou sem ter devidamente equacionada a questão de seu tráfego aéreo, que continuou concentrado em Congonhas.

Nesse ínterim, Congonhas implantou um serviço de radar (1962), pioneiro na América Latina, e o trânsito de passageiros ultrapassou a casa do milhão, intensificando ainda mais a necessidade de reformas e de modernização de suas instalações e serviços, situação que se arrastou até a metade dos anos 70, tendo sido solucionada apenas parcialmente na década de 80. Foi somente a partir de 1975 que começaram a ser feitos os investimentos necessários para a modernização do Aeroporto de Congonhas, começando pela reforma do terminal, que durou até 1979, resultando também na criação de novas dependências. Ainda no ano de 1975, o aeroporto começou a fechar de 22h00 às 6h00, conforme solicitavam, há anos, os moradores de sua vizinhança.

Continuava, entretanto, pendente a decisão de se dar início às obras de um novo aeroporto internacional dentro da área metropolitana de São Paulo. O Ministério da Aeronáutica havia delegado ao governo do Estado, por meio de um convênio assinado em 1976, todas as etapas de implantação do novo aeroporto (da escolha do lugar à construção), mas desde a primeira etapa o assunto foi polêmico, envolvendo interesses políticos, ecológicos, urbanísticos e imobiliários. Aventavam-se diversas áreas para o desenvolvimento das obras: Cotia, Ibiúna e Caucaia do Alto, além de Guarulhos.

O fato é que enquanto as discussões se processavam, intensificavam-se as reclamações dos moradores da região contra a poluição sonora gerada pelo tráfego aéreo em Congonhas, e a infra-estrutura aeroportuária de São Paulo continuava a depender de Viracopos e Congonhas, onde as dificuldades de operação se amontoavam, gerando diversos inconvenientes, que iam de problemas de segurança, restrições às operações das companhias aéreas, às insatisfações de seus usuários.



Com a transferência dos vôos internacionais e domésticos para Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos em 1985, Congonhas realmente sofreu uma grande baixa em seu movimento. O jornal O Estado de São Paulo comentava em manchete: "Congonhas, vazio, à espera do futuro". O subtítulo era ainda mais tenebroso: "De aeroporto a casa de fantasma". Fotos sombrias concluíam a imagem das manchetes. Parecia que a desativação era iminente, chegou-se a falar na possibilidade de transformar o aeroporto em local para feiras, pista de Fórmula 1, sem que qualquer proposta tenha sido levada a cabo. O impasse era notório e o súbito vazio do aeroporto era tamanho que chocava os funcionários, habituados a uma rotina de trabalhos intensa.

A propósito do cinquentenário, em 1986, o Aeroporto de Congonhas freqüentou novamente a imprensa, que apontava sua estagnação e sua mudança de aeroporto mais movimentado do país para o de estação abandonada. Realçando o clima de transformação total de seu dia-a-dia, um garçom declararia à Folha de São Paulo: "Faz seis meses que não vejo um único passageiro carregando um berimbau." Congonhas operava então só com a ponte-aérea São Paulo-Rio de Janeiro, que sozinha movimentava 1 milhão e meio de passageiros por ano. Pouco depois, operaria também com aviação de terceiro nível, o pool São Paulo-Belo-Horizonte-Curitiba, com aviões Fokker. Esperava autorização para operar a ponte para Brasília, com vôos Porto Alegre-São Paulo-Brasília-Salvador.

Se ativada esta linha, argumentava-se, um grande número de parlamentares e executivos seriam beneficiados, beneficiando também o aeroporto. A vantagem disso seria a possibilidade dos usuários viajarem sem perder muito mais do que 15 minutos entre o automóvel e o aeroporto. Era uma hipótese bem fundada. Pesquisas mostravam que o pólo gerador de passageiros aéreos era a região da avenida Paulista com avenida Brigadeiro Luis Antonio, a pouco mais de 3 quilômetros de Congonhas.

Tanto era bem fundada a hipótese, que a partir de 1990 o Aeroporto de Congonhas praticamente renasceu e naquele ano anunciava-se que era o aeroporto mais movimentado do país.

Em 1992 foi publicada a portaria do Ministério da Aeronáutica que autorizava a reativação dos vôos internacionais no Aeroporto de Congonhas (suspensos desde 1985) com aeronaves com porte do Boeing 737, com capacidade de 130 passageiros. Naquele mesmo ano foi inaugurada a nova sala de embarque da ponte aérea Rio-São Paulo e o



superintendente regional da INFRAERO, Jorge Michirefe, anunciava as diversas obras de reestruturação para atender o aumento dos vôos regionais e a intensificação de movimento nas pontes para Brasília, Belo Horizonte e Curitiba, que incluíram a transferência dos balcões de deck in para a ala norte, com um design em combinação com o piso em forma de tabuleiro de xadrez.

Aquelas reformas foram acompanhadas de investimentos em equipamentos, como a implantação de um novo sistema para controle de pousos e decolagens, o X4.000, em outubro de 1995. Totalmente desenvolvido no Brasil fruto de seis anos de pesquisa, o X4.000 está capacitado, segundo os técnicos, para absorver o tráfego aéreo até o ano 2010. O equipamento incide diretamente sobre o item segurança das operações do aeroporto, permitindo uma melhor visibilidade das aeronaves no espaço da cidade e um controle mais rigoroso de cada área. Isto porque as informações são lidas em telas coloridas dos terminais, onde cada controlador de vôo determina uma cor para a área pela qual é responsável. Três radares situados em São Roque, Guarulhos, Congonhas e Rio de Janeiro transmitem informações o tempo todo para o software que gerencia o X4.000, que então compõe uma espécie de mapa do espaço aéreo, e o envia para as estações de trabalho. Até a introdução do X4.000, todas as estações de trabalho eram ligadas a um computador central e as telas alaranjadas. O novo equipamento opera com oito estações de trabalho conectadas em série, porém independentes, permitindo que os controladores trabalhem em outra estação, no caso de alguma apresentar defeito. Isto é importante principalmente para evitar atrasos na movimentação aérea da cidade de São Paulo, a maior da América Latina, com 19.000 vôos mensais.

No fim do ano de 1995, as estatísticas comprovavam que os investimentos feitos em Congonhas estavam dando resultados positivos. O aeroporto bateu seu recorde de pousos e decolagens (154.697) e superou Guarulhos no tráfego aéreo. Nesse ano, Congonhas foi também o mais rentável aeroporto operado pela INFRAERO. Entre 1994 e 1995, ampliou sua receita em 42% (R\$ 21 milhões), enquanto que suas despesas aumentaram em 11%. Mais do que a metade dessa receita provém das operações comerciais (aluguel de lojas e do estacionamento), seguidas pelas receitas operacionais (taxas de embarque e estadias de aeronaves). Isso não quer dizer que os problemas vividos pelo Aeroporto de Congonhas foram solucionados.



Um projeto de reformulação e melhorias para adequar o aeroporto ao tráfego de 12 milhões de passageiros/ano foi posto em prática pela Infraero, e suas obras tiveram início em 2003. A primeira etapa da obra, com a reformulação da área de embarque e desembarque, com a instalação de *fingers*, ficou pronta em 15 de agosto de 2004. A segunda parte da reforma, com mudança nos balcões de atendimento, construção de um prédio de estacionamento com capacidade para mais de 3 mil vagas e melhorias no sistema viário está em curso. O aeroporto também passou por reformas na pista principal e auxiliar entre Fevereiro e Junho de 2007.

Em 5 de fevereiro de 2007, a Justiça Federal de São Paulo determinou a proibição das operações dos aviões Fokker 100 e dos Boeing 737-700 e 737-800 no aeroporto de Congonhas. Na sentença, o juiz negou o pedido do Ministério Público Federal de fechar a pista principal do aeroporto por causa do risco de derrapagens em dias de chuva, mas determinou a suspensão da operação dessas aeronaves para evitar acidentes. Consoante a decisão do juiz, o trânsito dos modelos Boeing 737-700, Boeing 737-800 e Fokker-100 em Congonhas é arriscado porque eles utilizam mais de 80% da pista principal para pousar e decolar. Da margem considerada de segurança, que corresponde a 388 metros (20% da pista), esses aviões deixam livres, respectivamente, apenas 356 m, 308 m e 378 m. Os outros modelos analisados que operam no terminal, o Boeing 737-300 e os Airbus A-319 e A-320, deixam em média 476 m, 603 m e 447 m sobrantes, respectivamente. O juiz solicitou ainda informações complementares sobre o funcionamento dos Boeing 737-400 e poderia também determinar o cancelamento de suas operações em Congonhas.

Na prática, nenhuma aeronave deixou de operar em Congonhas em razão de uma liminar concedida, em 7 de fevereiro de 2007, por um desembargador do Tribunal Regional Federal da 3ª Região. Para tanto, levou-se em consideração que bastaria fechar a pista principal do aeroporto em dias de chuva, para evitar derrapagens.

Até 17 de julho de 2007, dia do acidente do voo TAM 3054, o Aeroporto de Congonhas era o mais movimentado do país, recebendo no ano de 2006 18,8 milhões de passageiros, 50% acima de sua capacidade operacional. O acidente fez com que o governo brasileiro tomasse medidas de modo que o aeroporto fosse usado apenas em viagens com destino ou origem de Porto Alegre, Brasília, Curitiba, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e interior de São Paulo. Desta maneira, Congonhas deixou de ser um aeroporto de distribuição de vôos (*hub*), passando a funcionar somente como terminal de

operação direta. Estima-se que com estas medidas haverá uma redução de 38% no tráfego de Congonhas.

Os vôos retirados de Congonhas serão transferidos para os aeroportos de Cumbica, em Guarulhos, Viracopos, em Campinas, Jundiaí (aviação executiva) e São José dos Campos.

### **Incidentes e acidentes**

O aeroporto de Congonhas já foi palco de três grandes acidentes aéreos do Brasil.

Em maio de 1963 a turbina de um avião Convair da Cruzeiro do Sul pega fogo pouco depois da decolagem. Ele caiu perto do aeroporto de Congonhas matando 34 pessoas. Uma casa ficou destruída

Em 31 de outubro de 1996, o Vôo TAM 402 deixou 99 mortos, causado por falhas mecânicas no avião. Na época do acidente, a localização do aeroporto no centro da cidade de São Paulo foi criticada, pois várias residências foram atingidas com a queda do avião. Após o acidente, vários imóveis da região foram colocados à venda.

Em 17 de julho de 2007, o Vôo TAM 3054 tem problemas no pouso e ultrapassa o sítio aeroportuário atingindo o prédio da TAM Express na Av. Washington Luiz. O acidente ocorreu no final da tarde deixando pelo menos 199 pessoas mortas, sendo todos os 176 ocupantes do avião e mais 23 pessoas em terra. Suas causas ainda estão sob investigação.

**VISITA ÀS OBRAS  
NA PISTA, DO  
AEROPORTO DE  
CONGONHAS.**





**REUNIÃO NAS  
DEPENDÊNCIAS  
DA INFRAERO  
AEROPORTO DE CONGONHAS**



**REPRESENTANTES DE DIVERSAS ENTIDADES DA  
SOCIEDADE CIVIL ACOMPANHARAM A VISITA ÀS OBRAS  
AEROPORTO DE CONGONHAS**

## **5- CONCLUSÕES**

### **5.1- Comentários ao Relatório da Comissão Temporária de Estudos de 2001**

Em 2001 esta Casa produziu o Relatório da Comissão Temporária de Estudos Para Analisar Graves Problemas Relacionados ao Tráfego Aéreo no Aeroporto de Congonhas, mostrando um intenso trabalho investigativo sobre os problemas afetos ao aeroporto e suas conseqüências para a cidade e seus habitantes. Aquela Comissão também foi presidida pelo vereador Dr. Farhat, tendo como vice-presidente e relator o vereador Paulo Frange e a participação dos vereadores João Antonio, Ana Martins e Devanir Ribeiro.

Retomamos aqui, resumidamente, as conclusões e propostas apresentadas naquele relatório e seus eventuais encaminhamentos.

No Capítulo I, Dos Aspectos Urbanísticos e Arquitetônicos, propõe-se a discussão para que na revisão do Código Brasileiro de Aeronáutica se verifique a possibilidade da transferência ao Município de São Paulo da propriedade das áreas do aeródromo, a fim melhorar sua utilização, fiscalização e administração das áreas e atividades ali desenvolvidas. Esta recomendação, contudo, não prosperou ao longo dos anos decorridos.

Foi recomendado, também, que fosse atribuída à Secretaria dos Negócios Metropolitanos a gestão dos equipamentos aeroportuários em seu território de atuação. Ainda no âmbito do Governo do Estado foi proposta ligação metroviária ao Aeroporto de Congonhas. Como no caso anterior, estas propostas não tiveram prosseguimento ou retorno do Governo do Estado. No entanto, alternativamente, o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002, determina em seus artigos 83, inciso X e do artigo 84, inciso XX, a execução do Plano Aeroportuário Metropolitano e a criação do Conselho Gestor da Autoridade Aeroportuária no âmbito do Município. Estas disposições, contudo, ainda não foram regulamentadas pelo Executivo.

Tratando da questão da competência do Município na gestão dos assuntos aeroportuários, o relatório propõe, no Capítulo II, a criação de um "Comitê Permanente Multipartite Para Gestão do Aeroporto de Congonhas". Embora não tenha sido encaminhado no formato proposto, a Portaria

351/03 – PREP, de 21 de novembro de 2003, instituiu no Município a Comissão Intersecretarial de Assuntos Aeroportuários, “com o objetivo de criar articulação interna à Prefeitura de São Paulo integrando os diversos órgãos da Administração no processo de decisão das questões relativas à atividade aeroportuária no Município de São Paulo”.

O Capítulo III trata do Tráfego Aéreo e propõe medidas de redução de vôos comerciais e da aviação geral em Congonhas e da ocupação dos espaço aeroportuário por aeronaves estacionadas. Trata, ainda, da reorganização e fiscalização do tráfego de helicópteros.

O encaminhamento dado ao primeiro item desse Capítulo culminou na promulgação da Portaria nº 188/DGAC, de 08 de março de 2005, que estabelece critérios de utilização dos aeroportos situados nas Áreas de Controle Terminal (TMA) de São Paulo, inclusive o Aeroporto Internacional de Congonhas.

Esta Portaria define como objetivo primário de Congonhas as ligações regulares com o aeroporto Santos Dumont. Como objetivos secundários ficaram definidas as ligações regulares, por ordem de prioridade, com os aeroportos de Brasília, Confins e Curitiba; linhas regionais com aeronaves de maior oferta de assentos; outras ligações regulares a critério da Autoridade Aeronáutica, vôos das empresas de Táxi Aéreo e da Aviação Geral e vôos fretados (Charter).

São autorizados pela Portaria os serviços de vôos domésticos regulares de passageiros, vôos domésticos e internacionais de passageiros (Charter) desde que atendidas as condições que especifica, vôos não regulares das empresas de Táxi Aéreo e vôos da Aviação Geral.

Limita, ainda, o horário de funcionamento do aeroporto das 06:00 às 23:00 horas: vôos Charter autorizados apenas aos sábados, domingos e feriados ou em horários de menor movimento; operação de aviões apenas com dois pilotos, exceto nos casos que especifica; tempo máximo de permanência de 40 minutos nos boxes de estacionamento para aeronaves dos vôos domésticos de passageiros, permissão de operação apenas a aeronaves que possam utilizar as duas pistas para pouso e decolagem, exceto nos vôos regulares de passageiros; vôos Charter internacionais apenas para aeronaves com no máximo 15 assentos e acionamento de turbinas (APU/GPU) apenas no horário de funcionamento do aeroporto e em locais definidos pela administração.



Finalmente, a Portaria proíbe vôos de treinamento em Congonhas; vôos cargueiros, exceto transporte de malotes bancários; operação entre 06:00 e 07:00 horas e 22:00 e 23:00 horas de aeronaves que emitam ruído em desacordo com as normas que especifica; operação com aeronaves de asa fixa a hélice ou turbo-hélice nos horários de pico do aeroporto, das 07:00 às 10:00 horas e das 18:00 às 21:00 horas, exceto aos sábados, domingos e feriados; testes com quaisquer tipos de motores entre 22:00 e 07:00 horas; vôos operados visualmente; utilização do aeroporto como alternativa a qualquer outro e nova instalação de sede operacional de empresa de Táxi Aéreo ou manutenção. Define, por fim, que nenhuma aeronave civil poderá operar no aeroporto, exceto nos casos de emergência médica, transporte de órgãos para transplante humano ou engajadas em operações de busca e salvamento.

Quanto ao tráfego de helicópteros que trata aquele Capítulo, está em elaboração pelo Executivo um projeto de lei que regulamenta a matéria e deve ser brevemente apresentado à apreciação desta Câmara Municipal.

A questão da Segurança é abordada no Capítulo IV, que indica a adoção de “redes de proteção” para a contenção de aeronaves que transponham os limites das pistas; a limitação do tráfego de caminhões que transportam combustíveis no interior do aeroporto no período noturno e a obrigatoriedade da utilização de TCAS – Traffic Alert and Collision Avoidance System, nas aeronaves que operem neste aeroporto e que utilizem o espaço aéreo da cidade.

Neste tópico, apenas a exigência do TCAS tornou-se obrigatória nacionalmente a partir de 2005. As outras questões permaneceram sem resposta ou encaminhamento.

Embora no Capítulo V, da Poluição Sonora, haja a indicação de revisão das normas e legislação federal que trata do tema, o desdobramento concreto desta questão foi o compromisso da INFRAERO de solicitar o Licenciamento Ambiental do aeroporto junto ao Município. Este processo está em andamento, com o transcorrer das audiências públicas do Termo de Referência para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e seu respectivo relatório (EIA-RIMA), pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. A INFRAERO informou também que está licitando os serviços de execução destes estudos.

Por fim, o relatório encaminha, no Capítulo VI das Conclusões, medidas e regras de transparência e competências na gestão aeroportuária. Neste sentido, o desdobramento mais importante e que norteia também boa parte das sugestões do atual relatório, é a instituição no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo - PDE, da Área de Intervenção Urbana - AIU Congonhas.

A AIU é uma área de interesse para o desenvolvimento urbano delimitada passível de aplicação dos dispositivos urbanísticos instituídos pelo Estatuto da Cidade de maneira complementar entre eles, para fim de regularização fundiária, programas e projetos habitacionais de interesse social, constituição de reserva fundiária, ordenamento e direcionamento da expansão urbana, implantação de equipamentos urbanos e comunitários, outros projetos de lazer ou de preservação ambiental. As AIU serão regulamentadas por Projeto Urbanístico Específico - PUE para cada uma, que definirá diretrizes e quais os instrumentos aplicáveis em cada caso, conforme os artigos 30 a 34 da Lei nº 13.885, de 2004 – Planos Regionais Estratégicos e Uso e Ocupação do Solo, possibilitando o atendimento de uma lógica local e territorialmente melhor definida.

## **5.2- Conclusões desta Comissão Parlamentar de Estudos de 2007**

O relatório que aqui se apresenta, desta Comissão Parlamentar de Estudos, representa mais que uma retomada ou revisão daquele realizado em 2001 nesta Casa. Representa uma significativa evolução. Embora alguns bons resultados práticos com relação à gestão do Aeroporto de Congonhas tenham sido alcançados desde aquele Estudo, conforme mencionado anteriormente, e da clara constatação de que muito há ainda por se fazer, há um resultado em particular que merece registro: nestes seis anos decorridos de exercício de democracia, de transparência e de participação promovidos pelo debate público, é notável como todos os envolvidos nesta discussão, a Casa Legislativa, o Governo Municipal e a Sociedade Civil se apropriaram de um volume considerável e consistente de conhecimentos e opiniões sobre as questões aeroportuária e aeroviária. Como também é perceptível a resistência dos órgãos e entidades, ligadas à gestão e operação destes equipamentos e serviços, na abertura do debate e da participação da sociedade para buscar soluções às questões da Cidade e sua relação com o Aeroporto de Congonhas. Apesar de tudo isto, a pressão

da sociedade civil, o empenho da Câmara no debate público dos problemas e soluções, não deixa dúvidas que este debate, hoje, está muito mais qualificado na cidade de São Paulo.

A abertura desta atual Comissão, na Câmara Municipal de São Paulo, foi motivada pela necessidade de se avaliarem os resultados obtidos a partir de 2001 e em função da crise que se desencadeou no setor aéreo após o acidente trágico com o voo 1907 da Gol, em 29 de setembro de 2006, e a conseqüente crise, a partir daí, no setor da Aviação Civil Nacional e seus desdobramentos em Congonhas.

A despeito do que se especulou sobre esses fatos, constatou-se que havia problemas no setor em terra e no ar, e que esses problemas afetam significativamente a vida da cidade.

Como agravante, a cidade nunca se apropriou do debate sobre transporte aéreo da mesma forma como debate as questões de mobilidade, transportes terrestres e suas implicações no tecido urbano e *vice-versa*. Os aeroportos têm sido verdadeiros enclaves dentro das cidades que os abrigam.

*"Historicamente as cidades, detentoras da demanda aeroportuária de passageiros e cargas, nunca foram chamadas a participar do processo de desenvolvimento da atividade aeroportuária no Brasil, o que tem sido feito unicamente por intermédio dos gestores federais, em terra, com a INFRAERO (Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária), e no ar, com a ANAC (Agência Nacional da Aviação Civil), que detêm o controle da oferta." (Florez et Lara, 2004)*

O trabalho desta Comissão pretende dar sua contribuição para que este cenário mude, colocando a cidade como protagonista do processo de desenvolvimento da sua sociedade, do seu território a das atividades nele exercidas e das oportunidades por ele ofertadas, onde se inclui o serviço aeroportuário.

### **5.2.1- Controle do Espaço Aéreo Brasileiro**

Colocado como estopim causador da atual crise da aviação civil e os conseqüentes atrasos e tumultos nos aeroportos de todo o País, o controle do espaço aéreo brasileiro mostrou, a partir de 2006, aparentes fragilidades, tanto na cobertura territorial do sistema,

apresentando “buracos negros” ou pontos cegos na detecção por radares, quanto nas comunicações. Pouco se sabe, de fato, sobre os equipamentos em operação no Brasil atualmente, uma vez que esse sistema está vinculado ao Ministério da Defesa pelo Comando da Aeronáutica, sob controle militar. Mas ficou evidente que, na ponta operacional, as relações de trabalho dos controladores de voo com o DECEA são fonte de problemas, especialmente na divisão de “categorias” com a existência de profissionais militares e civis, com relações trabalhistas muito distintas, executando o mesmo trabalho.

À época da ocorrência do acidente com o voo 1907, da Gol, em setembro de 2006, segundo o DECEA, o Centro de Controle de Área de Brasília (ACC-BS) operava no limite de seus recursos humanos. Em decorrência do acidente, vários controladores daquele Centro foram afastados ou pediram afastamento do serviço. Assim, naquele momento o ACC-BS não pôde atender ao volume de tráfego aéreo, gerando atrasos em sua área operacional que se replicaram a outros órgãos de controle, devido principalmente à integração da malha de vôos das empresas aéreas.

Em 5 de dezembro de 2006 houve uma falha da central de comunicações, por falha humana em um processo de manutenção, que durou 40 minutos, gerando atrasos em cascata pelo resto do País, exatamente por Brasília ser, como Congonhas, um centro de distribuição, *hub*, importante das empresas aéreas na configuração da malha integrada que se verifica atualmente.

Os quase seis mil equipamentos e sistemas de grande porte - incluindo comunicações, telecomunicações terrestres e via satélite, detecção, auxílios à navegação e pouso, energia e climatização, meteorologia, tratamento e visualização de dados e as correspondentes obras de infra-estrutura - que fazem parte do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) possuem redundâncias, alternativas e seguranças, ou seja, duplicação de equipamentos e procedimentos alternativos que cobrem os originais em caso de falha, para garantir que não ocorram problemas.

Segundo o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, medidas foram tomadas para a contratação de serviços de manutenção e também para a contratação e treinamento de um número suficiente de profissionais controladores de tráfego aéreo.

Quanto aos chamados “buracos negros” que se verificou existirem no sistema de radares, o mesmo DECEA alega que estes equipamentos são

muito importantes em áreas com alta densidade de tráfego aéreo, mas não são essenciais no restante do território, tanto que o tráfego sobre os oceanos é operado apenas com uso de comunicação via rádio.

Em altitudes normais de voo, explica o DECEA, praticamente todo o território nacional é coberto por radares, com exceção apenas do eixo Palmas – Teresina, norte do Amapá e oeste de Roraima, onde o volume de tráfego é reduzido.

Em vista dos problemas enfrentados pela população e particularmente os usuários de transporte aéreo, a sociedade civil precisa ser informada das reais condições dos equipamentos que devem garantir sua segurança.

Esta Comissão indica que uma auditoria independente nestes equipamentos e na carreira dos controladores de voo se faz necessária e urgente.

Outro problema que foi verificado também, é que os sistemas de comunicação sofrem muitas interferências, especialmente por rádios clandestinas. Em 2006 Congonhas registrou 136 ocorrências deste tipo e a Polícia Federal mapeou 30 emissoras clandestinas nas imediações do aeroporto. Além disso, há um problema de visibilidade na torre de comando, uma vez que a recente ampliação do terminal de passageiros tirou dos controladores parte da visão do pátio de aeronaves, prejudicando a orientação dos procedimentos após o pouso. A INFRAERO planeja construir uma nova torre, maior e mais moderna, mas ainda não apresentou um cronograma para isso.

### **5.2.2- Marco Regulatório da Aviação Civil.**

Este estudo concluiu que a principal causa da atual crise nos serviços de transporte aéreo, não está apenas nos sistemas de controle de voo, mas na maneira como estes serviços são concedidos e regulados e nas relações históricas das empresas aéreas com os órgãos reguladores, sem nenhum tipo de controle social.

Visando o lucro, as empresas aéreas adotaram uma política tarifária que imediatamente aumentou a demanda de passageiros – em 2007, cerca de 13% dos bilhetes foram adquiridos por pessoas das classes C e D. A frota de aviões, no entanto, diminuiu. Dos 205 aviões que detinham em 2005 as três maiores empresas, TAM, GOL e VARIG, hoje restam 189. São

adotados aviões cada vez maiores e que voam o dobro de horas por dia, atendendo vários aeroportos. Qualquer atraso em um voo em um destes aeroportos naturalmente causará uma seqüência de atrasos por toda a rede. Como 25% das linhas passam por Congonhas ou Brasília, estes aeroportos serão sempre os mais afetados.

Em 19 de dezembro de 1986 foi sancionada a Lei nº 7.565, que instituiu o Código Brasileiro de Aeronáutica vigente até hoje, dispondo sobre a regulação básica do setor de aviação civil. Primeiramente o DAC, e hoje a ANAC, deveria exercer estrito controle sobre o mercado de aviação comercial, com competência para determinar a entrada e saída de empresas no mercado, estabelecer a capacidade das rotas, frequências, horários e a estrutura tarifária nas rotas domésticas.

Conforme Rodrigo Augusto Rodrigues, em seu artigo "Aviação comercial no Brasil, a necessidade de um novo marco regulatório", de 2004: *"As concessões para a operação de linhas aéreas é ato discricionário da Autoridade Aeronáutica. Não seguem qualquer processo licitatório. Um verdadeiro imbróglia legal e normativo disciplina a matéria. As concessões não obedecem à Lei Geral das Concessões – Lei 8.987, de 1995. A Lei de licitações – Lei 8.666, de 1993, estabelece, em seu artigo 122, que nas concessões de linhas aéreas, observar-se-á procedimento licitatório específico, a ser estabelecido no Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA. O CBA, Lei nº 7.565, de 1986, é omissivo quanto a qualquer procedimento licitatório. Linhas e rotas, ou seja, a capacidade ofertada, é acertada e distribuída no contexto de comissões estabelecidas pelo Departamento de Aviação Civil-DAC (hoje a ANAC), das quais participam os representantes das empresas aéreas."*

Este cenário enseja situações como a relatada nesta Comissão pelo Sr. Edgard Brandão, Superintendente Regional Sudeste, da INFRAERO, na reunião de 21 de maio de 2007, que transcrevo: *"Para se ter uma idéia, recentemente recebemos não em Congonhas, mas em Guarulhos, uma empresa aérea internacional, a Emirates, dizendo que a partir do segundo semestre iam ter um voo por semana direto a Dubai, dando o tamanho da aeronave e o que eles precisavam... Perguntei ao superintendente do aeroporto: você está sabendo de alguma coisa? – "Não". Ou seja, na realidade não fomos comunicados. Recebemos (o representante da empresa) até, e por sorte nossa ele era da Lufthansa há 20 anos, era do ramo. Procurou antes para saber o que vai dar de impacto. Se não, ia chegar no dia, o avião tem que descer aqui!..."*

Esta política, desde a década de 1990, deu uma espécie de “plenos poderes” às empresas aéreas. E para garantir uma significativa redução dos custos operacionais, foi-se adotando cada vez mais uma malha aeroviária extremamente integrada, utilizando-se os aeroportos de Congonhas e de Brasília como seus principais centros de distribuição (*hub*), efetuando-se um grande número de conexões de vôos nestes aeroportos. Existem vôos, por exemplo, que chegaram a durar cerca de doze horas para ir de Rio Branco – AC até Belém – PA porque fazem conexão em Brasília e antes eram feitos via Manaus. Vôos de Salvador – BA a São Luiz – MA fazem hoje conexão em Brasília, sendo que antes iam por Recife e Fortaleza. Existem vôos do Rio de Janeiro – RJ a Salvador – BA que fazem conexão em Congonhas.

Esta é, certamente, a razão da sobrecarga especialmente nestes dois aeroportos, o que faz com que qualquer atraso gerado nestes equipamentos venha a se propagar em cascata para o resto do País.

Qualquer tentativa de se alterar esta configuração encontra pronta reação das empresas aéreas que prometem recorrer judicialmente, alegando estarem amparadas pelo artigo 48 da Lei 11.182, de 2005, que criou a ANAC, e que determina que “fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequadas expedidas pela ANAC”. A Portaria 188/DGAC, emitida pelo DAC em 8 de março de 2005, define objetivos, serviços autorizados, limitações, proibições e condições especiais de operação do Aeroporto de Congonhas mas não define sua capacidade operacional.

Por outro lado, dada a discricionariedade da Autoridade Aeronáutica, que se verificou especialmente antes da criação da ANAC, de determinar a participação no mercado, alocação da capacidade ofertada, alocação de linhas, freqüências e horários, as empresas tenderam a manter um excesso de capacidade para evitar perder, para outras empresas concorrentes, linhas e horários para pousos e decolagens em aeroportos e até mesmo a utilização de áreas aeroportuárias, caso dos guichês de *check in* desocupados em Congonhas.

Tudo isto foi ainda agravado pela maneira irresponsável com que as empresas se utilizam do instrumento de vender um número de passagens

bem maior do que a disponibilidade de assentos nas aeronaves ( "overbooking" ), pelo que consta, acima das médias mundiais.

Esta Comissão conclui, portanto, que é necessário que a revisão do Código Brasileiro de Aeronáutica em trâmite no Congresso Nacional e a própria lei de criação da ANAC que pode ser revista, institua um novo marco regulatório pra a aviação civil com regras objetivas e transparentes, dentro das regras gerais de licitações.

### **5.2.3- Segurança Aeroportuária**

No decorrer dos trabalhos desta Comissão, o acidente com o avião Airbus A320 do voo 3054, da TAM, no dia 17 de julho de 2007, mostrou de maneira trágica para o mundo a fragilidade da segurança de um equipamento como este, infelizmente o custo de 199 vidas. Ainda que as evidências apontem que o sítio aeroportuário não tenha contribuído definitivamente como CAUSA do acidente, o mesmo certamente não se pode dizer quanto às suas CONSEQUÊNCIAS. A exigüidade das pistas, ausência de áreas de escape e de dispositivos de contenção das aeronaves, manutenção precária, foram importantes na configuração final daquela tragédia. Problemas desse tipo já haviam sido apontados na Comissão de 2001, desta edilidade, e até agora nenhum estudo foi encaminhado pelo gestor aeroportuário neste sentido.

Num primeiro momento, a tendência geral, amplificada pela imprensa, foi apontar como causa da derrapagem da aeronave a falta de ranhuras (grooving) que deveriam ser feitas na pista principal a fim de drenar a água da chuva evitando empõamentos e aumentando a aderência. No decorrer das investigações, contudo, foi revelado um problema na aeronave, um reversor desativado, que associado a um procedimento incorreto, do piloto, para tal situação, podem ter levado o avião ao desfecho trágico que se deu.

De fato, dos vários incidentes registrados com o Airbus A320, três foram similares ao que aconteceu em Congonhas. Em 1998 nas Filipinas, em 2002 nos Estados Unidos e em 2004 em Taiwan, aeronaves A320 apresentaram o mesmo problema. Felizmente, naqueles casos, não houve vítimas fatais.

No caso do voo 3054 somam-se dois aspectos assombrosos: morte de todos os ocupantes da aeronave e de pessoas em terra.

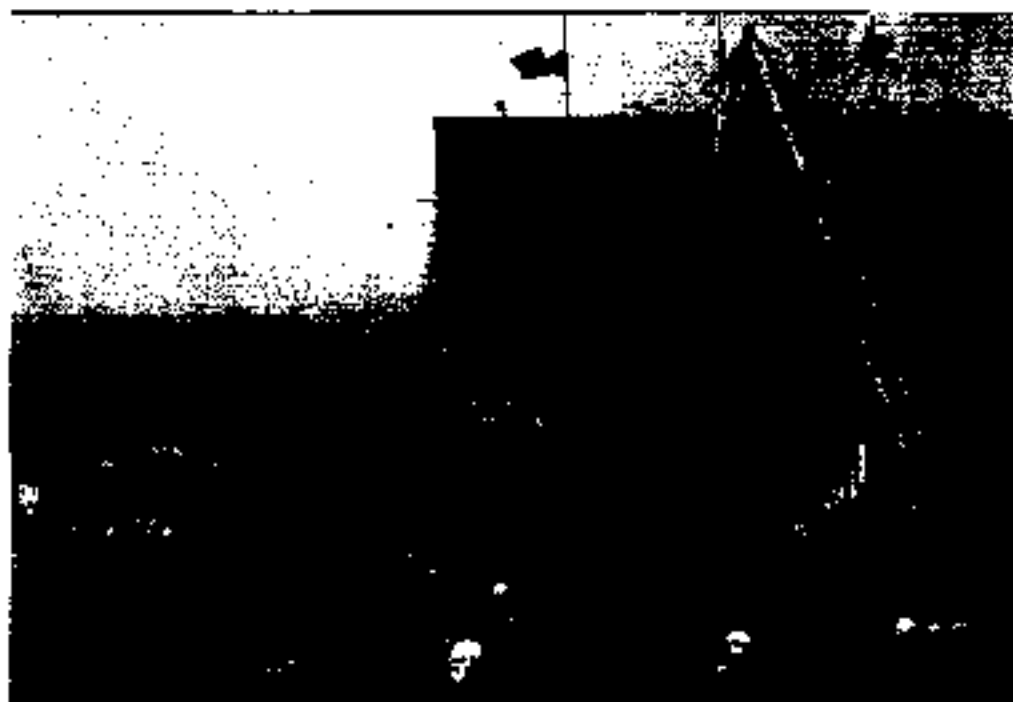


## ACIDENTE COM AVIÃO BOEING-737 GOL



O Jato Legacy apresentou avaria na cauda esquerda, que foi perdida no choque com o Boeing - 737 da Gol.

## ACIDENTE COM AVIÃO AIRBUS-A320 TAM



Não é possível precisar por enquanto, até o final das investigações oficiais, o quanto as condições da pista contribuíram para o acidente e se este modelo específico de aeronave oferece riscos maiores que outros. Mas uma questão deve ser colocada e precisa ser respondida: ESTE PORTE DE AERONAVE É APROPRIADO PARA CONGONHAS? Nas condições atuais de segurança que o aeroporto se encontra, na maneira como está inserido na malha urbana, é provável que não.

#### **5.2.4- Assistência às Vítimas dos Acidentes Aéreos**

Também vem do trabalho de 2001 o apelo para que se instituisse um órgão específico capacitado a prestar assistência às vítimas de acidentes aéreos e seus familiares, como já é feito em outros países, sem que nada tenha sido feito, e o trágico acidente do voo 3054 mostrou, mais uma vez, o despreparo das autoridades e das empresas nestas situações e a necessidade urgente da criação de um órgão específico para o atendimento e assistência.

#### **5.2.5- Um Plano para Atendimento a Situações de Emergência com Participação Social.**

Em visita dos membros desta Comissão às dependências do aeroporto de Congonhas, os representantes da Infraero esforçaram-se para apresentar a todos os presentes, representantes da comunidade e vereadores, não só o modelo operacional do aeroporto, mas possíveis melhorias criadas pelas reformas, especialmente maior segurança no pouso e decolagem das aeronaves. Infelizmente, poucos dias após a visita as medidas adotadas não se mostraram eficientes nem eficazes. Na ocasião do acidente do voo 3054 da TAM, a direção da Infraero foi questionada sobre a existência de um sistema de informações e de atendimento às situações de emergência, de procedimentos padrão de conhecimento prévio da população para que a mesma, no caso de acidentes e tragédias como a que ocorreu, soubesse exatamente as medidas que deveria tomar, mesmo que, no limite, fosse permanecer em casa. Ficou claro então, pela desorientação sentida pela população, que o modelo de procedimentos, como foi afirmado que existia, com a participação dos órgãos da aviação, da Defesa Civil, e do Corpo de Bombeiros não são

suficientes. Por mais louvável e eficiente que tenha sido o atendimento do Corpo de Bombeiros e demais autoridades no acidente, ficou claro que o entorno ficou absolutamente carente de orientações e atendimento. Portanto, um modelo de Defesa Civil, de procedimentos de emergências, com a participação e controle social são fundamentais.

### **5.2.6- A Inserção Urbana do Aeródromo**

O Aeroporto de Congonhas tem 800 metros de frente e 8 quilômetros de costas para a cidade. E isto é uma realidade em vários sentidos, tanto no aspecto físico e territorial quanto no aspecto institucional. Sua relação com o uso do solo do entorno é precária e muitas vezes conflitante.

Por estar inserido em um dos principais eixos viários da cidade, o eixo norte-sul, a sua dependência de acessibilidade quase que exclusivamente por automóveis gera problemas sérios nas vias de acesso e uma necessidade crescente de vagas de estacionamento. É inaceitável que um equipamento desta magnitude não seja atendido por sistema público de transporte de passageiros de alta capacidade como o Metrô e que nem planos concretos para isso existam por parte do Governo do Estado.

A regulamentação da AIU – Congonhas possibilitará a elaboração de um plano urbanístico integrado de acessibilidade e uso e ocupação do solo do entorno que venha a estabelecer um diálogo positivo e produtivo do aeródromo com a cidade, apresentando oportunidades de desenvolvimento para todos. Este plano deverá, necessariamente, contemplar soluções de rede viária de acesso, transporte público terrestre de caráter metropolitano e instalação de usos compatíveis e complementares à atividade aeroportuária. Deverá prever, também, expansão de acessos mais adequados ao sítio aeroportuário que racionalizem as entradas e saídas conforme as diversas atividades e que sejam amigáveis com o entorno.

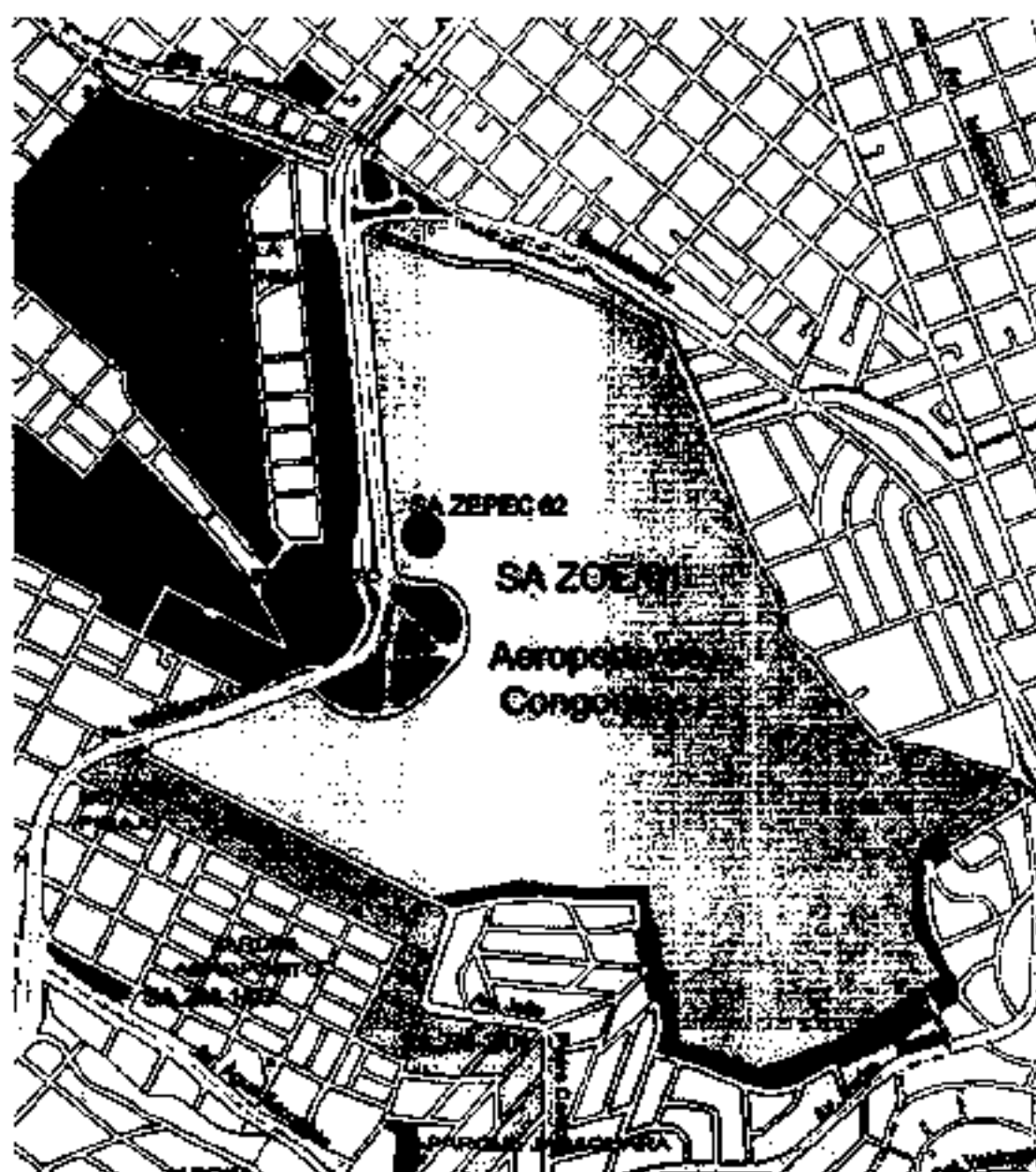
Questões práticas, de conflito do aeródromo com seu entorno e com a cidade, também foram colocados em 2001 e voltaram ao debate durante os trabalhos desta Comissão sem que uma solução tenha sido apresentada.

Talvez a mais premente delas seja a inexistência de um EIA-RIMA para Congonhas e a devida Licença Ambiental e definição e implementação das medidas mitigadoras e compensatórias, especialmente relativas aos ruídos

**AEROPORTO DE CONGONHAS**  
**ÁREA DE INTERVENÇÃO URBANA**  
**PDE - SANTO AMARO**



**AEROPORTO DE CONGONHAS**  
**ZONA DE OCUPAÇÃO ESPECIAL**  
**PDE - SANTO AMARO**



e à poluição do ar. O processo, agora, encontra-se em andamento, tendo sido elaborado pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, do Município de São Paulo, o Termo de Referência para elaboração daquele estudo e conseqüente relatório, com a realização de uma audiência pública.

A INFRAERO informou que já está licitando a contratação da execução do EIA-RIMA para Congonhas, a fim de obter Licença Ambiental junto ao Município.

Também continua sem conclusão, como questão de cunho local, o problema do portão do aeroporto aberto para a avenida Jurandir, junto aos bairros estritamente residenciais de Vila Noca e Jardim Cecy. Vale lembrar que foi proposta a alteração do zoneamento destas áreas para Zonas Mistas em 2004 a fim de facilitar a integração territorial com a atividade aeroportuária, por ocasião da discussão dos Planos Regionais Estratégicos. Tal proposta foi recusada expressivamente pelos moradores destes bairros mediante um processo legítimo e democrático de participação.

E finalmente uma questão de maior importância, que também foi amplamente abordada é a incapacidade de gestão e fiscalização do Município sobre as atividades exercidas no interior do sítio aeroportuário, seja pelo controle e fiscalização do uso e ocupação do solo, ou seja, pela arrecadação dos tributos municipais. Esta postura, ainda que escorada em inúmeros dispositivos de antiquada legislação federal, contraria frontalmente a legislação mais moderna, especialmente o Estatuto da Cidade.

### **5.2.7- Heliportos e Helipontos**

Embora não estivesse no escopo inicial do trabalho desta Comissão, este tema foi introduzido de maneira apropriada e legitimamente, muito em função da participação de representantes da sociedade civil organizada que se vê prejudicada em seu bem estar pela operação intensa desses equipamentos.

Como já foi constatado em 2001, a frota de helicópteros de São Paulo é segunda do mundo, ficando atrás apenas da cidade de Nova York.

Esta atividade tem representado um crescente incômodo a uma grande parcela da população paulistana. Embora esteja em elaboração em

# HELIPORTOS

## SÃO PAULO

Foto:  
Rômulo Fietini



O PIONEIRO HELICENTRO: ABERTO  
EM 1994

Foto: Renato Chazi



O HELICIDADE, NO JAGUARI.



A PISTA E O MANSAR DE MANUTENÇÃO DO HELIPARK: CAPACIDADE PARA

140 AERONAVES

Foto: Heughe Regis



Foto:  
Veprha on-line 04/12/2002

*Renato Chazi*



SEMPA um projeto de lei que regulamente a matéria, muitos pontos ainda não estão suficientemente discutidos e muitas propostas têm sofrido grande resistência para serem incorporadas ao projeto. A autoridade do município sobre o uso do seu solo e do seu espaço aéreo próximo, espaços de sobrevôo e aproximação, precisa ser reforçada. A instalação da atividade de helipontos e heliportos na cidade, hoje estão quase que exclusivamente dependentes de registro na ANAC, segundo SEMPLA, procedimento que dispensa formalmente manifestação do Município. SEMPLA alega, ainda, que mesmo os helipontos ou heliportos irregulares não podem ser fiscalizados pelo Município.

Esta situação em particular tende a mudar agora em função do debate ocorrido sobre este tema em uma das audiências desta Comissão.

Segundo a mensagem MSG 604/SIE de 11 de setembro de 2007, assinada pelo superintendente Sr. Luiz Kazumi Miyada, que a ANAC enviou à sua Gerência Regional 4, e que nos foi encaminhada, “quando a ANAC é formalmente comunicada por um Poder Municipal da existência de aeródromo ou heliponto privado em desacordo com a legislação afeta a esta área de governo, as operações poderão ser restringidas ou, até mesmo, ser cancelado seu registro”. O mesmo documento informa ainda: “A proposta de limitação do horário de operação de helipontos privados será implementada pela ANAC após receber da Prefeitura Municipal informações sobre as áreas que estão sujeitas a restrições especiais, ressalvados os casos de interesse da segurança pública, da defesa civil e do atendimento médico-hospitalar”. Afirma, ainda, que a comprovação do cumprimento das posturas municipais passará a ser a emitida por documento hábil da municipalidade e que tal exigência será incorporada quando da revisão da Instrução da Aviação Civil – IAC 4301. Salienta-se, contudo, que tais medidas não se aplicam a aeródromos públicos ou militares.

Em vista dessas informações, não há mais dúvidas quanto a possibilidade do Executivo Municipal proceder à fiscalização dos aeródromos irregulares, que deverá fazê-la imediatamente.

Embora medidas recentes do Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo tenham imposto altitudes maiores de sobrevôo em várias rotas que passam pela Cidade, resta ainda o sério problema de ruídos causado nos locais de pouso e decolagem. O ideal é que o Município tenha uma atuação

mais incisiva sobre essa atividade e uma legislação bem mais restritiva à instalação de helipontos e heliportos em São Paulo.

### **5.2.8- Uma Política Aeroportuária**

Como conclusão final, esta Comissão considera que a cidade de São Paulo e o complexo metropolitano expandido, que inclui, além da Região Metropolitana de São Paulo, cidades de São José dos Campos até Sorocaba no eixo leste-oeste, carece urgentemente de uma Política Aeroportuária consistente com as possibilidades de desenvolvimento regional e da prestação de um ótimo serviço de transporte aéreo de passageiros e cargas. Esta Política deverá estar ancorada em um amplo debate com a população, os órgãos governamentais nas várias esferas de Governo e os prestadores desse serviço para se definir um novo modelo de relação dos aeroportos com as cidades. Uma relação de verdadeira sinergia, que produza desenvolvimento com eficiência mas que também garanta o bem estar da população que envolve e que utiliza esses equipamentos. Um modelo que garanta a sustentabilidade da atividade aeroportuária, especialmente nos aspectos da qualidade ambiental e da segurança.

Esta Política deverá estar contemplada e traduzida nos Planos Diretores dos municípios, particularmente o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, e nos Planos Diretores dos aeroportos elaborados pela INFRAERO.

O debate sobre Congonhas, particularmente, muitas vezes sofre, até por parte dos próprios gestores aeroportuários, da falta de visão sistêmica considerando a rede de aeroportos que servem, ou deveriam servir a maior demanda aeroportuária da América Latina, hoje e no futuro.

É certamente preocupante a questão dos limites de Congonhas e de como levar os vôos excedentes para outros aeroportos. Cogita-se Guarulhos, com as limitações de pista e de terminais, vocacionado inicialmente para atender a rotas de longa distância (destinos internacionais) sendo indicado agora a receber os vôos removidos de Congonhas, com uma terceira pista sendo preparada com o mesmo tamanho da de Congonhas, além da proposta de Viracopos como saída para os mesmos vôos. Viracopos é outro sistema em termos de acessibilidade a um aeroporto para servir a destinos

domésticos de curtas distâncias. Sabe-se que 70% da demanda aeroviária e corporativa, de pessoas que viajam a negócios, e que para essas pessoas os tempos de deslocamentos são determinantes, mais até que a tarifa. Esta demanda sempre imporá uma localização de fácil acesso para os aeroportos dos grandes centros.

A um sistema aeroportuário metropolitano de tamanha magnitude, de importância nacional, não cabem soluções demasiadamente modestas. É preciso se pensar uma política aeroportuária para São Paulo com visão estratégica, tendo em vista o desenvolvimento econômico da região e sua inserção em um mercado mundial.

O desenho e a concretização, então, de um "hub internacional" em São Paulo, para atender o aumento da procura por transporte aéreo entre a América Latina e o Extremo Oriente (Austrália, Nova Zelândia, Japão e China) com escalas na África, responderia à demanda crescente por um relacionamento entre países do hemisfério sul sem a histórica dependência de autorizações de acesso, acordos comerciais, reciprocidades e tarifas com países da América do Norte ou da Europa e suas empresas aéreas.

Aviões supersônicos para uso em viagens internacionais, aeronaves com maior capacidade, novas demandas de logística intermodal para os vôos internacionais, novas tecnologias e procedimentos de segurança, monitoramento e controle, irão exigir instalações com novos requisitos de relacionamento com a cidade que precisam ser dimensionados, planejados e construídos com ampla previsibilidade, e o mais importante: próximo da demanda.

Nesse contexto é que ganha importância a discussão do esgotamento do modelo de gestão aeroportuária vigente, que ignora a participação das municipalidades como protagonistas; as oportunidades que as cidades aeroportuárias encerram em seus territórios para o desenvolvimento sustentado da atividade são muitas e não podem mais ficar fora do planejamento estratégico da atividade, ainda restrito aos sítios dos aeródromos e seus gestores específicos.

## **6- PROPOSTAS**

Com base no que foi apurado pelos vereadores no período de duração desta Comissão Parlamentar de Estudos e apontado como altamente relevante e pertinente à solução dos problemas que este trabalho se propôs a estudar, apresentados no capítulo de Conclusões, esta Comissão enumera uma série de propostas de ações e encaminhamentos que entende serem fundamentais para um equacionamento mais definitivo entre as atividades dos serviços de transporte aéreo e os interesses e necessidades do Município e sua população.

### **6.1- Âmbito do Governo Municipal**

\*O Executivo Municipal deverá regulamentar em até 120 dias a Área de Intervenção Urbana – AIU Congonhas complementada por um Plano Urbanístico, que exige a iniciativa do Poder Público Local e envolvimento dos outros entes federativos, devendo ser estudado e debatido publicamente com todos os setores aderentes à atividade, bem como com a comunidade em geral, como preconiza o Estatuto da Cidade. Sua finalidade é de estabelecer na AIU-Congonhas um novo zoneamento urbano com oferta de potencial construtivo diferenciado para cada uso e incentivos na ocupação territorial com atividades produtivas especificadas no Plano, além dos tributários. Ele pode indicar ainda, soluções de circulação viária e de intermodalidade que hoje não existem. Lembro que está previsto nessa AIU um anel viário de acesso ao sítio em todo seu perímetro, que promove a possibilidade de novas portas de acesso, a fim de possibilitar melhoria no relacionamento do aeroporto com a cidade, com vocações específicas para cada uma delas. Um segundo complemento é o Plano Econômico, com a finalidade de dotar a atividade aeroportuária em Congonhas e toda a sua rede produtiva de maior espaço físico, ao ocupar o território que envolve o aeródromo, alocando convenientemente as diversas atividades econômicas que servem ao setor: como logística, hotelaria, estacionamentos para usuários e táxis, estações de transferência para ônibus e metrô, além de criar as condições legais e urbanísticas para o aumento da pista e/ou a criação de áreas de escape para o aeródromo.

\* SEMPLA deverá estudar a possibilidade de incorporar a criação da AIU – Campo de Marte por ocasião da revisão dos Planos Regionais Estratégicos.

\* O Executivo Municipal deverá regulamentar e implementar em até 120 dias as disposições dos artigos 83, inciso X e do artigo 84, inciso XX, da Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002, Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, especialmente no que determina a execução do Plano Aeroportuário Metropolitano e a criação do Conselho Gestor da Autoridade Aeroportuária no âmbito do Município. A Autoridade Aeroportuária no âmbito do Município deverá definir regras de funcionamento, como horários, e de utilização do espaço aéreo próximo, até 2.000 pés (600 metros), tecnologias permitidas ou não, entre outras, das atividades aeroportuárias e aeroviárias.

\* O Executivo Municipal deverá inserir na proposta de revisão do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo dispositivo que o autorize a controlar e fiscalizar as atividades não relacionadas diretamente com a atividade aeroportuária fim, localizadas no sítio dos aeroportos contidos em seu território, amparado no Estatuto da Cidade.

\* O Executivo Municipal, através da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, deverá fazer cumprir imediatamente a disposição do artigo 120 da Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002, Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, que determina a exigência de Estudo de Impacto Ambiental dos heliportos e Estudo de Impacto de Vizinhaça dos helipontos. Estes estudos e suas respectivas licenças deverão ser exigidos inclusive dos equipamentos regulares já instalados.

\* SEMPLA deverá informar imediatamente a relação dos helipontos e heliportos irregulares à ANAC e promover o cancelamento de suas atividades. Deverá, também, formar uma comissão com representantes do Governo Municipal, ANAC e DECEA com o objetivo de criar normas conjuntas para a aprovação de construção, reforma e operação de aeródromos, heliportos e helipontos no território do Município de São Paulo.

\* SEMPLA deverá incorporar no projeto de lei dos heliportos e helipontos, normas de voo e rotas baseadas nos princípios do "Programa de Redução de Ruído" (Fly Neighborly), elaborado pela Helicopter Association International, e privilegiar os equipamentos voltados ao atendimento às emergências médicas e transporte de órgãos para transplante humano, em detrimento do uso privado de helicópteros. Deverá regulamentar também tempos máximos permitidos de "hovering"

(voo pairado) em função do tempo de ruído emitido e da segurança das manobras, inclusive nas coberturas jornalísticas e de eventos.

\* Deverão ser notificados os órgãos de imprensa que se utilizam de helicópteros para coberturas jornalísticas e de eventos no espaço aéreo do Município de São Paulo que deverão aumentar a altitude e restringir seus tempos de "hovering" (voo pairado) e estabelecer distâncias mais seguras entre aeronaves, a fim de garantir o menor transtorno possível à população, que normalmente é exposta a grandes períodos de ruídos intoleráveis.

\* A Secretaria do Verde e do Meio Ambiente deverá analisar e determinar medidas de controle de ruídos e poluição do ar criteriosamente rígidas quando da emissão da Licença Ambiental do Aeroporto de Congonhas.

\* O Executivo Municipal, por intermédio da CET, deverá encaminhar, num prazo de 90 dias, em conjunto com a INFRAERO e a comunidade local, solução definitiva de relocação do portão existente do aeroporto localizado à Avenida Jurandir, de maneira a promover um novo acesso menos impactante nos bairros de Vila Noca e Jardim Cecy.

\* O Executivo Municipal deverá, imediatamente, proceder a fiscalização mais incisiva sobre helipontos, heliportos e aeródromos e elaborar uma legislação bem mais restritiva à instalação de helipontos e heliportos em São Paulo. É necessário que o Executivo não incorra em prevaricação, procedendo a interdição imediata dos heliportos e helipontos que não possuem licença de funcionamento e comunicar as autoridades aeroportuárias das irregularidades existentes.

## **6.2- Âmbito do Governo Federal**

### **6.2.1- ANAC**

\* Solicitar à ANAC e ao Ministério da Defesa a revisão da Portaria 188/DGAC, de 8 de março de 2005, acrescentando a capacidade operacional máxima do Aeroporto de Congonhas, preferencialmente limitando a 33 operações/hora. Na revisão deve-se reafirmar o objetivos de atender ligações regulares com o aeroporto Santos, Brasília e Confins, impedindo que se realizem as conexões neste aeroporto para vôos de longa distância. Estipular como horário permitido para pousos e decolagens das 6:00 às 23:00hs.

\* Solicitar à ANAC e ao Ministério da Defesa a rigorosa fiscalização do cumprimento da Portaria 188/DGAC, de 8 de março de 2005, dando publicidade mensalmente dos registros de irregularidades e inconformidades.

\* Solicitar à ANAC e ao Ministério da Defesa a regulamentação da prática do "overbooking" de forma a coibir abusos, e estipular sanções às empresas e órgãos responsáveis na ocorrência de atrasos e cancelamentos de vôos.

\* Solicitar à ANAC e à INFRAERO a criação de um site de emergência e realizar anualmente, divulgação e treinamento para situações de emergência.

\* Solicitar à ANAC e à INFRAERO alterações nos hangares localizados nos bairros de Vila Noca e Jardim Cery.

#### **6.2.2- INFRAERO**

\* Solicitar da INFRAERO e ao Ministério da Defesa, a execução de estudos para um Plano de Desenvolvimento Aeroportuário do Complexo Metropolitano Expandido de São Paulo, considerando Guarulhos, Congonhas, Marte e a viabilidade de construção de um novo Aeroporto Metropolitano Sudeste, conforme exposto nas conclusões deste Relatório, incluindo um sistema de integração rodoferroviária desse sistema.

\* A Infraero deverá realizar num prazo de 180 dias um estudo de viabilidade de implantação de sistemas de áreas de escape e contenção de aeronaves, seja por redes de contenção, piso de concreto poroso ou outras tecnologias ou um conjunto delas.

\* Solicitar que a INFRAERO e o Ministério da Defesa, apresentem no prazo de 120 dias um estudo dos impactos causados por ruídos gerados no Aeroporto de Congonhas, segundo parâmetros internacionais, e a elaboração de um plano para redução do ruído de equipamentos, aeronaves em operação no solo e das demais atividades executadas no aeroporto.

\* Solicitar da INFRAERO e ao Ministério da Defesa, que apresentem no prazo de 120 dias estudos de curva de ruído para o aeroporto e mapeamento de receptores críticos no entorno do aeroporto com relação ao ruído aeronáutico.

\* Solicitar que a INFRAERO e o Ministério da Defesa, apresentem no prazo de 120 dias medidas concretas para viabilizar e implantar um sistema de monitoramento de ruídos.

\* Solicitar da INFRAERO e Ministério da Defesa, que apresentem no prazo de 120 dias um levantamento quanto à emissão de poluentes no ar e um plano de gerenciamento e controle destas emissões.

\* Solicitar à INFRAERO e à ANAC a criação de uma comissão permanente formada por moradores, autoridades municipais, especialistas e membros da Câmara Municipal para estudar, controlar, propor e fiscalizar as autoridades portuárias.

### 6.2.3- MOÇÕES

\* Enviar Moção ao Congresso Federal solicitando auditoria independente nos equipamentos de controle de voo pertencentes ao Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) para averiguar a possível existência de desconformidades com parâmetros internacionais.

\* Enviar moção ao Congresso Nacional para a incorporação das emendas à Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, que criou a ANAC, e que é passível de revisão proximamente, alterando a redação de do artigo 8º e incisos a fim de incluir dispositivos que considerem os municípios nos princípios de regulamentação e planejamento da atividade aeroportuária, a saber:

Artigo 8º - Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:



**XIX** – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo, da infra-estrutura aeroportuária disponível e dos impactos da atividade nas cidades registrados pelas municipalidades;

**XXII** – considerando o Estatuto da Cidade e os Planos Diretores Municipais, aprovar Planos Diretores dos Aeroportos e os Planos Aeroviários estaduais; conjuntamente com os órgãos competentes estaduais e municipais;

**XXIII** – propor ao Presidente da República, por intermédio do Ministro de Estado da Defesa, a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à construção, manutenção e expansão da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, considerando as oportunidades e as potencialidades locais, apontadas nos Planos Diretores Municipais;

**XXIV** – conceder ou autorizar exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte, honrando impostos e contribuições previstas em leis municipais, estaduais e federal;

**XXVI** – homologar, registrar e cadastrar os aeródromos considerando os Planos Diretores Estratégicos das cidades onde estão ou estarão situados, assim como o conjunto dos aeroportos de uma mesma região metropolitana que configurem um sistema aeroportuário regional;

**XXVIII** – orientar, aprovar e fiscalizar a construção, reforma e ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego, juntamente com os órgãos municipais competentes;

**XXXII** – regular, fiscalizar e autorizar os serviços aéreos prestados por aeroclubes, escolas e cursos de aviação civil levando em conta a regulamentação municipal para o setor;

**L** – criar, no âmbito das cidades aeroportuárias, um “Comitê da Autoridade Aeroportuária”, composto por representantes das comunidades locais das diversas áreas aderentes ao setor, com a finalidade de ser um Fórum de Desenvolvimento Aeroportuário Local e Regional a ser constituído por Lei Específica.

\* Enviar moção à Casa Civil da Presidência da República e ao Ministério da Defesa, solicitando alterações no Decreto nº

3.564, de 17 de agosto de 2000, que dispõe sobre a estrutura e funcionamento do CONAC, a fim, também, de incluir dispositivos que considerem os municípios nos princípios de regulamentação e planejamento da atividade aeroportuária, a saber:

Art. 1º. O Conselho Nacional de Aviação Civil - CONAC é órgão de assessoramento do Presidente da República para a formulação da política de ordenação da aviação civil.

Art. 2º. Compete ao Conselho:

I - estabelecer as diretrizes para a organização das cidades brasileiras em relação aos Planos Diretores dos seus respectivos aeroportos, assim como a organização dos aeroportos com relação aos Planos Diretores das cidades às quais se referenciam;

II - a representação do Brasil em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional com outros países ou organizações internacionais de aviação civil;

III - propor o modelo de gestão do setor, assim como o de concessão de infra-estrutura aeroportuária, submetendo-o ao Presidente da República;

IV - aprovar as diretrizes de suplementação de recursos para linhas aéreas e aeroportos de interesse estratégico, econômico ou turístico;

V - promover a coordenação entre as atividades de proteção de voo, as atividades de regulação aérea, a Empresa de Infra-estrutura Aeroportuária e os Planos Diretores das Cidades e áreas territoriais urbanas correspondentes;

VI - promover pesquisas de origem-destino em nível regional, nacional e internacional e os nexos intermodais, de modo a subsidiar um plano estratégico, atualizado a cada momento, para a determinação de outorgas de linhas aéreas;

VII - promover consulta aos órgãos, instituições e associações que compõem a Matriz Aeroportuária brasileira e propor uma Política Aeroportuária para o país afim de estabelecer as diretrizes para a aplicabilidade do instituto da concessão ou permissão na exploração comercial de linhas aéreas.

VIII - propor as diretrizes para estabelecer um Sistema Brasileiro de Autoridade Aeroportuária;

IX - valorizar as oportunidades e as vocações que essas cidades oferecem para o desenvolvimento e aumento da eficiência da atividade aeroportuária em seu território;

X - que os aeroportos sejam considerados espaços públicos de operação estratégica para o desenvolvimento das cidades e devem atender aos desígnios e vocações municipais e regionais, bem como aos interesses e necessidades de seus habitantes e às expectativas de desenvolvimento urbano e da aviação civil.

Art. 3º. São membros do Conselho Nacional de Autoridade Aeroportuária:

I - o Ministro de Estado da Defesa;

II - o Chefe da Casa Civil da Presidência da República;

III - o Ministro de Estado da Fazenda;

IV - o Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior;

V - o Comandante da Aeronáutica;

VI - o Ministro das Cidades;

VII - o Conselho das Cidades;

VIII - o Ministro dos Transportes;

IX - o Ministro do Turismo

\* Enviar moção ao Congresso Nacional, à Casa Civil da Presidência da República e ao Ministério da Defesa, solicitando a criação de um Fundo de Assistência às vítimas de Acidentes Aéreos, vinculado a um órgão específico para a prestação deste serviço.

\* Enviar moção ao Congresso Nacional e à Casa Civil da Presidência da República, solicitando alteração dos valores do prêmio do seguro dos passageiros.

\* Enviar moção ao Congresso Nacional solicitando a modernização do marco regulatório da Aviação Civil, instituindo regras objetivas e transparentes para a concessão de serviços de transporte aéreo, aplicando os dispositivos da Lei Geral de Concessões.

## **7- REGULAMENTOS APRESENTADOS PELOS ÓRGÃOS DA AVIAÇÃO CIVIL EM FACE DAS OCORRÊNCIAS RECENTES NO AEROPORTO DE CONGONHAS.**

Dentre as inúmeras medidas tomadas pelos diversos órgãos envolvidos com a Aviação Brasileira desde o início da Crise Aérea, algumas se destacaram pela sua importância, afetando diretamente o Aeroporto de Congonhas, principalmente a partir do acidente com o avião da TAM, em Julho de 2007.

### **RESOLUÇÃO 06/07 - CONAC**

**Determinando,**

**À ANAC QUE:**

1. intensifique a fiscalização para assegurar o integral cumprimento das regras de irrestrito apoio aos familiares das vítimas do acidente ocorrido em 17 de julho de 2007;

2. redistribua, no prazo de até 60 (sessenta) dias, as autorizações dos horários de transportes - HOTRANS deferidos às Concessionárias de Serviço Público Aéreo, no Aeroporto de Congonhas, com o objetivo de restringi-las a vôos diretos ponto a ponto, garantindo que o referido aeroporto não mais seja ponto de distribuição, conexões e escalas de vôos;

3. nos novos acordos bilaterais e multilaterais relativos a frequências de vôos internacionais, aloque pontos no Brasil fora da terminal São Paulo e busque renegociar os acordos existentes, visando compatibilizá-los com a readequação da malha aérea ora determinada;

4. não autorize a operação de vôos fretados e charters no aeroporto de Congonhas, assim como proceda a redistribuição daqueles já autorizados;

5. institua plano permanente de contingência de aeronaves e tripulação das empresas aéreas;

**À ANAC EM CONJUNTO COM O COMANDO DA AERONÁUTICA QUE:**

6. limitem a utilização do aeroporto de Congonhas para uso da Aviação Geral, redistribuindo a demanda para outros aeroportos;

7. apresentem, no prazo de 90 (noventa) dias, estudo de localização de sítios aeroportuários em São Paulo;

**À INFRAERO QUE:**

8. apresente, no prazo de 90 (noventa) dias, estudos de ampliação e readequação de aeroportos em São Paulo;

9. busque junto ao Poder Judiciário, em conjunto com a AGU, a liberação dos espaços nos aeroportos do País, em especial em Congonhas, ocupados por empresas falidas ou em recuperação judicial.

10. proceda a imediata adoção de medidas operacionais e de redistribuição dos espaços físicos, de forma a recepcionar maior número de passageiros no Aeroporto Internacional de Guarulhos, em especial no terminal I.

**RESOLUÇÃO N° 09/07 - CONAC**

**Resolve,**

**1. APROVAR** as seguintes diretrizes referentes à infra-estrutura aeroportuária:

**1.1** O Plano Aeroviário Nacional deverá promover a ordenação dos investimentos, de forma a racionalizá-los nos níveis de governo federal, estadual e municipal e estimular a inversão privada.

**1.1.1** O Plano deverá estimular a construção, exploração e operação de aeródromos públicos pela iniciativa privada, observado o devido processo de homologação.

**1.2** A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, em conjunto com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, deve observar o investimento e a situação operacional preexistente na área ou futura área de influência do aeródromo antes de autorizar a construção ou ampliação de aeródromos.

**1.2.1** A ANAC deverá considerar a existência de investimentos em execução de modais complementares e o equilíbrio dos investimentos programados nas áreas operacionais do aeródromo (pista, pátio, armazenagem, equipamentos, entre outras) e nas áreas de público para as autorizações de que trata o item 1.2 desta Resolução.

**1.3** Deverão ser considerados os aspectos de segurança das operações, conforto e bem-estar dos usuários e ocupação ou preservação do entorno, para investimentos destinados à ampliação, reforma e implantação de infra-estrutura aeroportuária.

**2. APROVAR** as seguintes diretrizes referentes ao regime tarifário da infra-estrutura aeroportuária:

**2.1** Flexibilização das tarifas aeroportuárias, como instrumento de gestão da demanda em relação à capacidade;

**2.2** Diferenciação tarifária em função dos mercados doméstico, regional-internacional e internacional, observado o disposto nos acordos internacionais; e

2.3 Incorporação do conceito da qualidade dos serviços prestados no critério de categorização de aeródromos e determinação de seu regime tarifário.

**3. RECOMENDAR à ANAC que apresente:**

3.1 Plano Aeroviário Nacional, observada a Política Nacional de Aviação Civil, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias.

3.2 Propostas de modelo tarifário para o uso da infra-estrutura aeroportuária e de política de revisão das tarifas praticadas, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da publicação desta Resolução.

3.3 Estudo definindo o limite da capacidade operacional dos principais aeroportos nacionais, observando os condicionantes da infra-estrutura aeronáutica, inclusive a infra-estrutura aeroportuária, em conjunto com o Comando da Aeronáutica e com as administrações aeroportuárias.

3.4 Proposta de fortalecimento da capacidade técnica da ANAC, para cumprimento das diretrizes desta Resolução.

**4. REVOGAR a Resolução nº 011, de 30 de outubro de 2003.**

**RESOLUÇÃO Nº 16/07 -CONAC**

**1. FIXA DIRETRIZES À ANAC:**

**1.1 - Imediato:**

1.1.1 executar todas as medidas e procedimentos, de sua responsabilidade, em coordenação com o Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo – DAESP, que viabilizem o início imediato da transferência da aviação geral do aeroporto de Congonhas para o aeroporto de Jundiaí.



**1.2 - até 31 de dezembro de 2007:**

**1.2.1** estabelecer medidas e procedimentos para a transferência da maior parte da aviação geral do Aeroporto de Congonhas para o aeroporto de Jundiaí;

**1.2.2** em acordo com o Departamento Acroviário do Estado de São Paulo – DAESP, estabelecer a capacidade da infra-estrutura aeroportuária (sistema de pista de pouso e decolagem, pátio de aeronaves e terminal de passageiros), para os objetivos desta Resolução; e

**1.2.3** regulamentar a utilização do aeroporto de Jundiaí, com base na capacidade operacional estabelecida em conformidade com as capacidades da infra-estrutura aeroportuária e de navegação aérea.

**2. FIXA DIRETRIZES para o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA:**

**2.1** - executar todas as medidas e procedimentos, de sua responsabilidade, que possibilitem ou facilitem o início imediato da transferência da aviação geral do aeroporto de Congonhas para o aeroporto de Jundiaí.

**2.2 - até 31 de dezembro de 2007:**

**2.2.1** realizar o levantamento da atual capacidade da infra-estrutura de navegação aérea do aeroporto de Jundiaí;

**2.2.2** verificar as necessidades da infra-estrutura de navegação aérea (sistema de pouso por instrumento, torre de controle, equipamentos de meteorologia e apoio de informações aeronáuticas), de modo a colocar o aeroporto de Jundiaí em condições de operação por instrumento de não-precisão, pelo Sistema de Posicionamento Global (*Global Positioning System – GPS*); e

**2.2.3** estabelecer a capacidade da infra-estrutura de navegação aérea do aeroporto de Jundiaí para atender a transferência da maior parcela da aviação geral do Aeroporto de Congonhas.

**3. DETERMINAR** à ANAC e ao DECEA o envio, a cada 15 (quinze) dias, ao Presidente do Conselho, de RELATÓRIO circunstanciado sobre o andamento das ações, objeto desta Resolução, e a previsão, com cronograma explícito, das ações a executar.

## **RESOLUÇÃO Nº 21/07 - CONAC**

**Em Relação à Operação do Aeroporto de Congonhas,**

**À ANAC QUE:**

**1.** Estenda, para 1.500 km, o raio de cobertura das operações de vôos do aeroporto de Congonhas no período de alta estação - 01 de dezembro de 2007 a 15 de março de 2008, a fim de atender adequadamente à demanda desse período;

**2.** Autorize as Concessionárias de Serviços de Transporte Aéreo Público, a realizarem, no período mencionado, vôos diretos ponto a ponto, a partir do aeroporto de Congonhas, até o raio de cobertura de 1.500 Km;

**3.** Determine que as Concessionárias de Serviços de Transporte Aéreo Público obedeçam rigorosamente aos padrões de segurança relativos às operações de pouso e decolagem naquele aeroporto;

4. Observe, nas autorizações concedidas, os limites da capacidade operacional daquele aeroporto; e

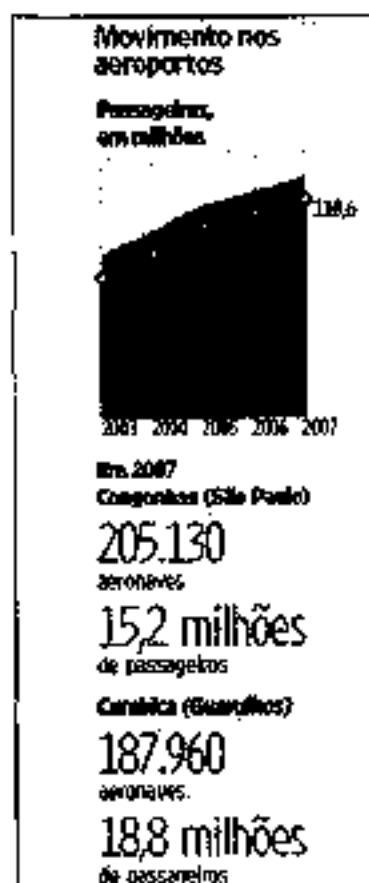
5. Estabeleça prazo às Concessionárias de Serviços de Transporte Aéreo Público retificarem as solicitações de vôos para a alta temporada já encaminhadas para análise, de tal forma que a malha da alta estação esteja aprovada com essas determinações até 21 de novembro de 2007.

Além dessas, outras medidas anunciadas incluíram o limite de 130 passageiros por aeronave, redução da extensão da pista principal em 300 e a auxiliar em 240 metros, visando à criação de área de escape, além da previsão de instalação de telas de proteção e concreto poroso.

## AS ÚLTIMAS NOTÍCIAS RELACIONADAS AO AEROPORTO DE CONGONHAS

MOSTRAM UM RECUO DO GOVERNO ÀS MEDIDAS RESTRITIVAS

ANUNCIADAS APÓS OS ACIDENTES.



### FOLHA DE S. PAULO



Governo recua sobre restrições em aeroporto

#### Congonhas\*

- » Volta a ser "hub" (autorizado para conexões e escalas)
- » Fretamentos e voos "charter" permitidos nas tardes de sábado e manhãs de domingo
- » Não há mais restrições de distância para voos, apenas a limitação de peso em vigor

#### Guarulhos

- » Não terá terceira pista
- » Construção de novos pátios para as aeronaves\*\*
- » Reconfiguração interna\*\*

\* a partir de 1º de agosto de 2008  
\*\* até julho de 2008

### VAIVÉM EM 2007

» 20 Jun Esta anuncia a diminuição de 30% a 40% do movimento em Congonhas

» 14 Ago A transferência de 21,2 mil voos comerciais operados em Congonhas para Guarulhos é de parte do plano aéreo para Junho

» Congonhas será usado para voos com duração máxima de 2 horas e para 11 destinos

» 14 Ago Cinco dias após anunciar que Viracopos receberia voos com o fechamento de pista de Curitiba para o Brasil, Jobim diz que não haverá a transferência

» 15 Set Regra de uso de Congonhas deixa de ser de voos de no máximo 2 horas para destinos com até 1.000 km

» 8 Nov Ministério da Defesa diz que, entre 1/12/2007 e 15/3/2008, Congonhas poderá operar com voos de até 1.500 km. O número de destinos passa de 38 para 110

Fonte: Ministério da Defesa e Imprensa



### MEDIDAS ATRASADAS

Após seis meses no Ministério da Defesa, Jobim enfrenta por momento no cargo

**Modernização da Avaz**

Tem eficazes para achar candidatos, não consegue fazer a reunião anual de Maria Zuberri e Solano Vieira teve de esperar meses pelo cargo

**Conceder concessões**

Segur em estudo técnico para emissão de novas concessões que não realizam regularmente vãos programados

**"Vetnar" de abate**

Previsão para antes do Natal, só deve ser após o Carnaval a medida provisória que dá aos passageiros créditos em 1990 de acordo por parte da empresa

**Pedidos para abate a quotas**

Resolva o desconforto dos passageiros foi a palavra "votar" a Alar, mas a medida continua em comissão pública

**Aumento de tarifas em SP**

Está em comissão pública a proposta de aumentar as tarifas pagas por empresas pelo uso de Compostos

**Empresas de serviços**

Assinou a suspensão das negociações com o grupo e teve de incluir limite de suspensão temporária de pagar quanto de saúde

**Investigação de falta de**

Alar não foi divulgado o resultado do processo administrativo com procedimentos sobre a falta norma de Alar que pôde ser aplicada o artigo de Light

**Permissão de transporte**

Uma questão a definição do local em outubro de 2007, mas o novo prazo para conclusão do projeto ficou para julho de 2009

**Centrais aéreas**

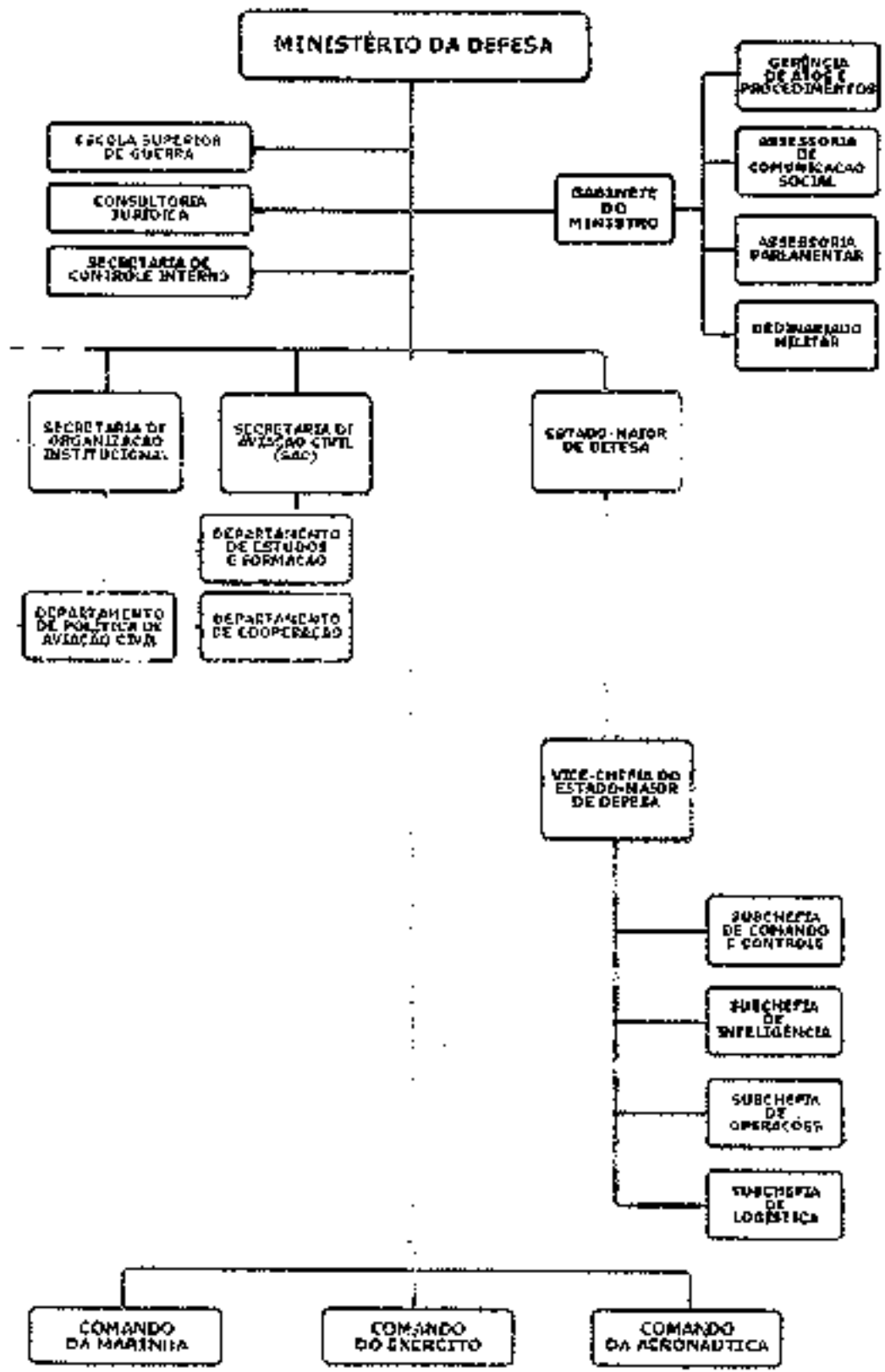
A crise no setor aéreo está a encerramento da FAB antes da posse de Abden, que recebeu estudo sobre a regulamentação

### ANÁLISE

# Após 6 meses, Jobim sofre desgaste

Além de promessas acumuladas e medidas atrasadas na aviação, ministro não evitou cortes no orçamento

## 8- ANEXOS





## **Decreto presidencial cria a Secretaria de Aviação Civil**

O Ministério da Defesa tem uma nova estrutura regimental. Decreto presidencial publicado no dia 5 de outubro fez ajustes na estrutura da pasta e no quadro de cargos, assim como alterou o decreto 3.564/2000, que dispõe sobre o funcionamento do Conselho de Aviação Civil (Conac).

Foi criada a Secretaria de Aviação Civil (SAC), que terá três departamentos: o Departamento de Política de Aviação Civil, o Departamento de Infra-Estrutura Aeroportuária Civil e o Departamento de Infra-Estrutura de Navegação Aérea.

Conforme o decreto, a Secretaria de Aviação Civil terá a tarefa de assessorar o ministro da Defesa na coordenação e supervisão dos órgãos e entidades responsáveis pela gestão, regulação e fiscalização da aviação civil, da infra-estrutura aeroportuária civil e da infra-estrutura de navegação aérea civil vinculados ao Ministério da Defesa.

Caberá ainda à SAC elaborar estudos, projeções e informações relativos aos assuntos de aviação civil, de infra-estrutura aeroportuária e de infra-estrutura de navegação aérea. E assessorar o ministro da Defesa na formulação de diretrizes da política nacional de aviação civil.

A SAC também irá exercer as atividades de secretaria-executiva do Conac, que é um órgão de assessoramento do Presidente da República. Irá prover o apoio administrativo e os meios necessários à execução dos trabalhos do Conselho.

A criação da Secretaria de Aviação Civil foi uma das primeiras medidas anunciadas pelo ministro da Defesa, Nelson Jobim, quando assumiu a pasta. O objetivo é que a nova secretaria seja um dos pilares na reestruturação do setor de aviação civil que está sendo feita pelo ministério.

Inicialmente, a Secretaria de Aviação Civil será comandada pela economista Solange Palva Vieira, assessora especial do ministro Nelson Jobim. A designação de Solange para a SAC já estava prevista. Ela irá estruturar a secretaria e, posteriormente, será indicada para ocupar a presidência da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Em entrevista nesta segunda-feira, 8, no Complexo Naval de Mocanguê, no Rio de Janeiro, o ministro Nelson Jobim reiterou a indicação, a ser feita após a aprovação dos três primeiros diretores indicados para a nova gestão na Anac.

### **Assessoria de Comunicação**

**Ministério da Defesa**

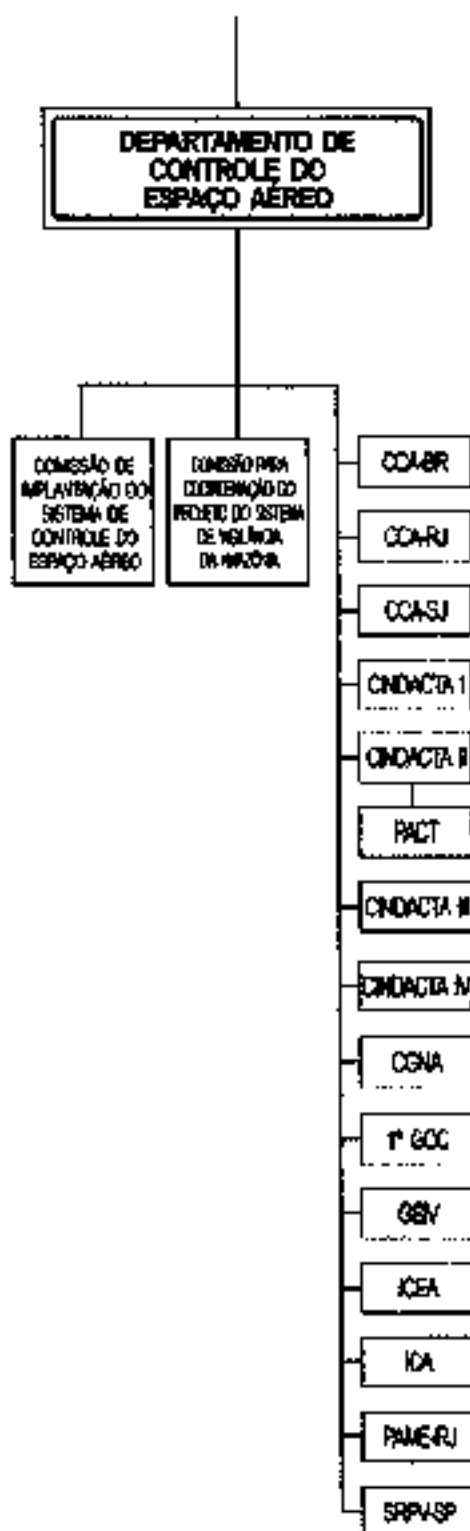
**(61) 3312-4070/4071**

**[www.defesa.gov.br](http://www.defesa.gov.br)**

Fechar x

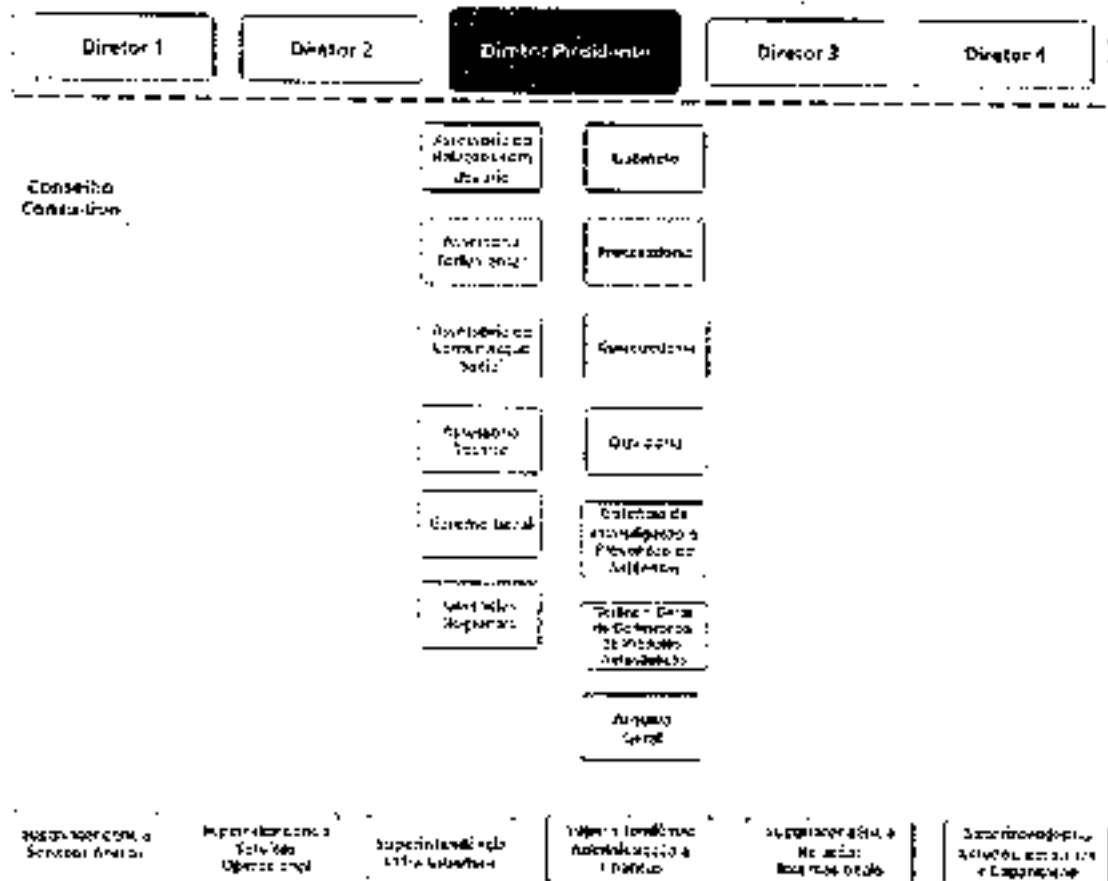


**DECEA - DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**  
DEPARTAMENTO SUBORDINADO AO COMANDO DA AERONÁUTICA



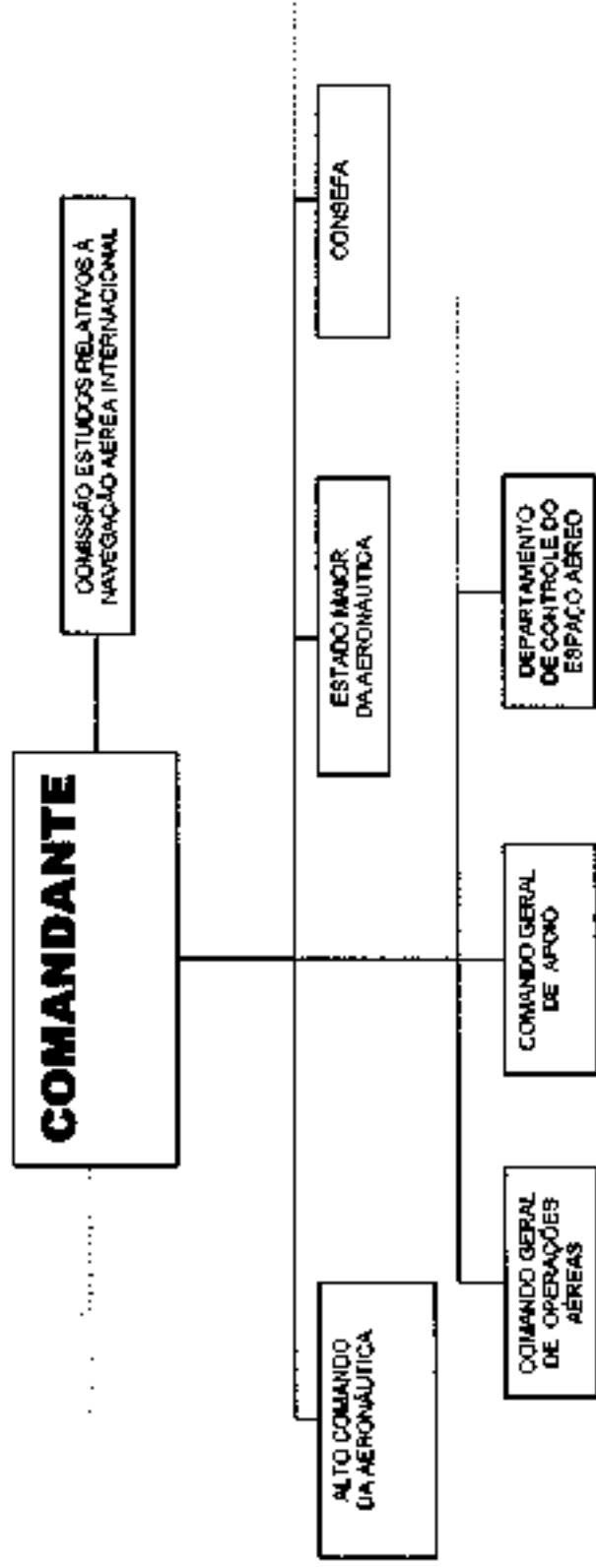
**ANAC - AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**  
 Vinculada ao Ministério da Defesa conforme art. 1º do Regulamento da ANAC -  
 Anexo 01 do Decreto 5731 de 20/03/2006

**Organograma Geral da ANAC - SIMPLIFICADO**





# ESTRUTURA DO COMANDO DA AERONÁUTICA



## 5 APROVEITAMENTO ATUAL DO SÍTIO AEROPORTUÁRIO

### 5.1 Dados Cadastrais

#### 5.1.1 Identificação

- Nome oficial: Aeroporto Internacional de Congonhas-São Paulo/SP
- Sigla ICAO: SBSP
- Localização: São Paulo / SP; 8 km ao Sul, em relação ao centro da Cidade de São Paulo

#### 5.1.2 Dados de Referência

- Coordenadas: 23° 27' 34" S / 46° 39' 23" W
- Altitude: 802 m
- Temperatura de Referência: 26°C

#### 5.1.3 Classificação

- Utilização do Aeródromo: Público
- Tipo de Operação:  
VFR/IFR
- Código de Referência da Pista do Aeroporto (ICAO): 3D
- Para Efeito de Zona de Proteção: 4
- Classe Comunicação Aeronáutica: A
- Categoria Tarifária: 2ª

### 5.2 Situação Patrimonial

A área patrimonial do Aeroporto Internacional de Congonhas São Paulo/SP é de 1 647 940,57 m<sup>2</sup>, conforme desenho SP 01/101.01/00763/00, elaborado pela CTA - Consultoria Técnica e Assessoria S/C LTDA, em out/2001.

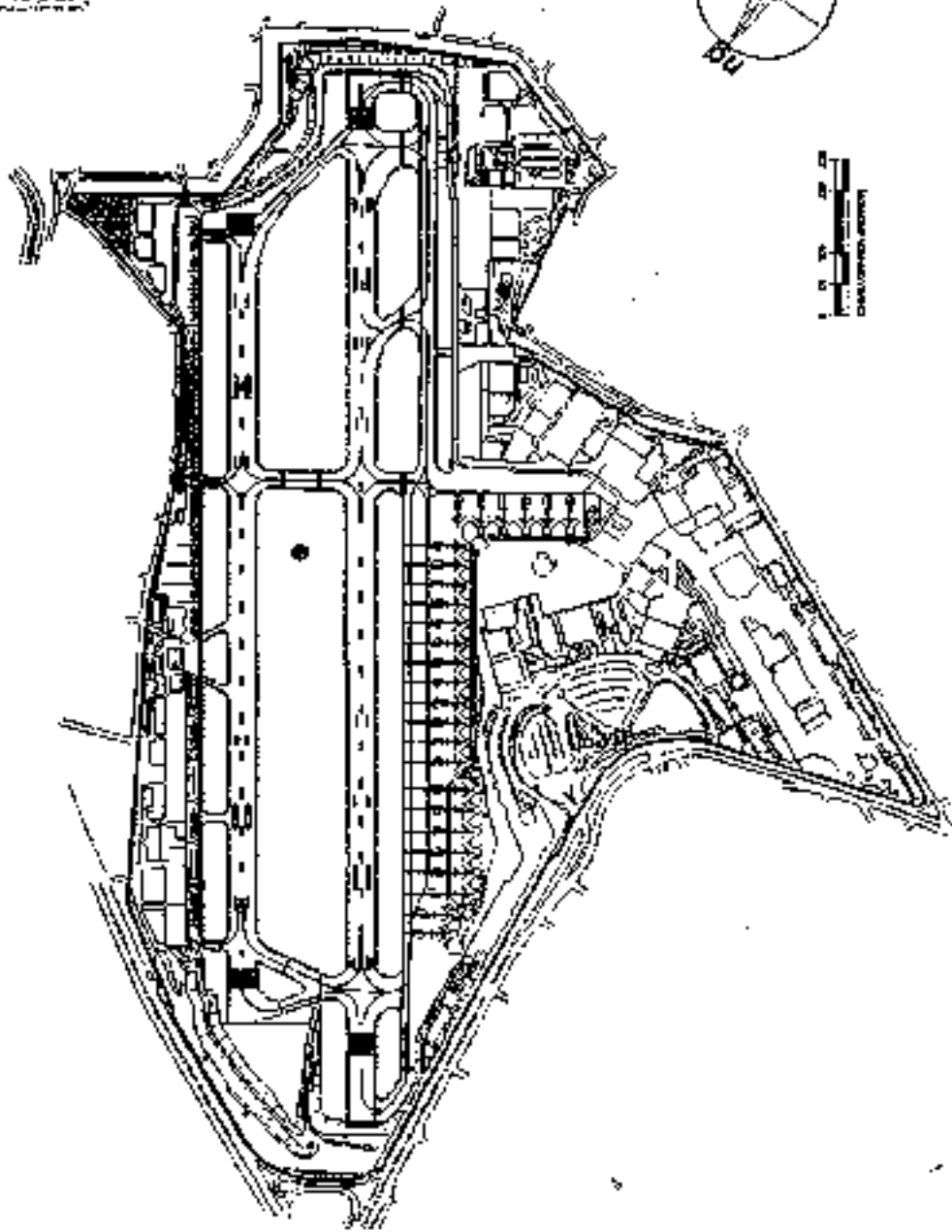
A área patrimonial total do Aeroporto administrada pela Infraero está em processo de legalização, sendo a INFRAERO e o IV COMAR os órgãos responsáveis pelas negociações junto ao Governo do Estado de São Paulo.

Entre as áreas que apresentam problemas especiais, encontra-se a área que foi transferida pelo Estado de São Paulo para o patrimônio da Vasp. O direito de propriedade já estava assegurado à União desde 1971, quando em 1981, foi encerrado o contrato entre o Governo do Estado e a União. Com a privatização da Vasp a área foi penhorada pelo Estado por débitos tributários. Uma vez reconhecido o direito de propriedade, a Advocacia Geral da União deverá embargar a penhora, anulando os atos referentes à transferência de propriedade. Também com problemas especiais, conforme consta no desenho da Situação Patrimonial do Aeroporto, há uma área próxima à Cabeceira 35 R que se encontra com ocupação indevida (densamente ocupada por residências - favelas).

PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO AEROPORTO  
INTERNACIONAL DE CONGONHAS / SÃO PAULO - SP



Projeto nº 18/1006  
Mestrado em Urbanismo  
Régio - 400.812



LEGENDA

- (linha tracejada) - limites do terreno - (linha contínua) - limites do empreendimento
- (linha contínua) - limites do terreno - (linha tracejada) - limites do empreendimento
- (linha tracejada) - limites do terreno - (linha contínua) - limites do empreendimento
- (linha contínua) - limites do terreno - (linha tracejada) - limites do empreendimento

| SÍMBOLO | DESCRIÇÃO |            |
|---------|-----------|------------|
|         | ÁREA (m²) | PERCENTUAL |
| 1       | 1.200.000 | 100%       |
| 2       | 1.200.000 | 100%       |
| 3       | 1.200.000 | 100%       |
| 4       | 1.200.000 | 100%       |
| 5       | 1.200.000 | 100%       |
| 6       | 1.200.000 | 100%       |
| 7       | 1.200.000 | 100%       |
| 8       | 1.200.000 | 100%       |
| 9       | 1.200.000 | 100%       |
| 10      | 1.200.000 | 100%       |
| 11      | 1.200.000 | 100%       |
| 12      | 1.200.000 | 100%       |
| 13      | 1.200.000 | 100%       |
| 14      | 1.200.000 | 100%       |
| 15      | 1.200.000 | 100%       |
| 16      | 1.200.000 | 100%       |
| 17      | 1.200.000 | 100%       |
| 18      | 1.200.000 | 100%       |
| 19      | 1.200.000 | 100%       |
| 20      | 1.200.000 | 100%       |
| 21      | 1.200.000 | 100%       |
| 22      | 1.200.000 | 100%       |
| 23      | 1.200.000 | 100%       |
| 24      | 1.200.000 | 100%       |
| 25      | 1.200.000 | 100%       |
| 26      | 1.200.000 | 100%       |
| 27      | 1.200.000 | 100%       |
| 28      | 1.200.000 | 100%       |
| 29      | 1.200.000 | 100%       |
| 30      | 1.200.000 | 100%       |
| 31      | 1.200.000 | 100%       |
| 32      | 1.200.000 | 100%       |
| 33      | 1.200.000 | 100%       |
| 34      | 1.200.000 | 100%       |
| 35      | 1.200.000 | 100%       |
| 36      | 1.200.000 | 100%       |
| 37      | 1.200.000 | 100%       |
| 38      | 1.200.000 | 100%       |
| 39      | 1.200.000 | 100%       |
| 40      | 1.200.000 | 100%       |
| 41      | 1.200.000 | 100%       |
| 42      | 1.200.000 | 100%       |
| 43      | 1.200.000 | 100%       |
| 44      | 1.200.000 | 100%       |
| 45      | 1.200.000 | 100%       |
| 46      | 1.200.000 | 100%       |
| 47      | 1.200.000 | 100%       |
| 48      | 1.200.000 | 100%       |
| 49      | 1.200.000 | 100%       |
| 50      | 1.200.000 | 100%       |

Nota: O plano de desenvolvimento do aeroporto de Congonhas prevê a construção de um novo terminal de passageiros, o qual será construído em um local a ser determinado posteriormente.

Figura 10 - Situação Patrimonial Atual - 8/10/2010

### 5.3 Zoneamentos Atuais

#### 5.3.1 Zoneamento Civil/Militar

A área civil do Aeroporto Internacional de Congonhas São Paulo/SP é de 1.628.976,57 m<sup>2</sup> e a área ocupada pelo DEPV é de 18.964,00 m<sup>2</sup>, conforme desenho de Zoneamento Civil e Militar do Aeroporto. Não existe uma portaria que defina esse Zoneamento.

#### 5.3.2 Zoneamento Funcional

O zoneamento funcional atual do Aeroporto contém os seguintes componentes:

##### Área de Manobras

- Sistema de Pistas (pista de pouso/descolagem, pistas de taxi e saídas, faixa de pista e parte da área sob as rampas de aproximação e de transição até a projeção horizontal do ponto em que essas rampas atingem uma altura mínima de 5 m)
- Os critérios utilizados para fixação do Zoneamento Funcional do Aeroporto foram diferentes dos critérios definidos pela INFRAERO, pois em alguns casos não são atendidos os gabaritos da Portaria 1141/GM5 de 8 de dezembro de 1987. Em vista disso, a área de manobras foi definida pela faixa de pista mais a área até o limite da "taxiway" N e da "taxiway" de acesso aos pátios de aviação geral.

##### Área Terminal

- Sistemas Terminais de Passageiros
- Sistema Administrativo e de Manutenção,
- Sistema de Apoio – SECINC e PAA;
- Sistema da Cias. Aereas, e
- Sistema de Infra-estrutura Básica.

##### Área Secundária

- Sistema da Aviação Geral;
- Instalações e serviços destinados às atividades complementares não ligadas diretamente à aviação regular,
- Áreas reservadas aos arrendamentos comerciais.

##### Áreas Especiais

No Edifício Terminal de Passageiros há áreas ocupadas por instalações do Serac-4 e do DECEA.

**PROJETO PROPOSTO PELA AEROSERVICE PREVÊ A CONSTRUÇÃO DE ÁREAS DE ESCAPE NAS DUAS CABECEIRAS DA PISTA: NA REGIÃO DO JABAQUARA E NO LADO OPOSTO DE MOEMA.**



**OUTROS AEROPORTOS EM VÁRIAS PARTES DO MUNDO, SE UTILIZAM DE EXTENSÕES DAS PISTAS E ÁREAS DE ESCAPE EM PROLONGAMENTOS ELEVADOS, TAIS COMO OS LOCALIZADOS EM:**

**LEIPZIG - ALEMANHA**

**CHIPHOL - HOLANDA**

**TACOMA, HOUSTON, NOVA YORK - EUA**

**BEIJING - CHINA**



**LEIPZIG-HALLE INTERNATIONAL AIRPORT - GERMANY**









#### 5.4 Instalações Físicas

A situação das instalações físicas do aeroporto no ano base (2000) está configurada na Planta Geral nº SAO/GRL/905.033.

Os projetos considerados como existentes para fim de inventário, são os seguintes:

- Plano Diretor – 1982 elaborado pela PROPLASA,
- Estudos de Demanda, Capacidade, Acessibilidade e auditoria ambiental dos Aeroportos de Congonhas, Guarulhos e Viracopos – elaborado em 2002 pela FUSPALPT (Escola Politécnica da Universidade de São Paulo);
- Projeto de ampliação do Pátio Principal e Recuperação da Pista de Pouso – elaborado em 2001 pela INFRAERO;
- Projeto do Edifício Garagem – elaborado em 1995 pela Themag Engenharia e Gerenciamento Ltda e Sérgio Roberto Parada Arquitetos Associados,
- Projeto de Ampliação do Terminal de Passageiros – elaborado em 1999 pela Aeroservice

#### 5.5 Planos de Proteção em vigor

##### 5.5.1 Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromo (PEZPA)

O Plano Específico de Zona de Proteção do Aeródromo de Congonhas vigente foi aprovado pela Portaria nº 26/2 EM, de 21 de maio de 2001, a qual estabelece todos os parâmetros e elementos para a proteção do aeródromo. Revogam-se a Portaria nº 50/2 EM de 30 de novembro de 1999 e a Portaria nº 019/2 EM de 28 de julho de 2000. Nessa portaria, a Faixa de Pistas e Áreas de Transição da Pista são definidas:

- Faixa de Pista 17R/35L - com forma retangular, envolve a pista de pouso 17R/35L e tem, em cada ponto a altitude do ponto mais próximo situado no eixo da pista, medindo de comprimento a extensão da pista - 1939 m, acrescida de 60 m a cada cabeceira, nos quais é mantida a altitude da respectiva cabeceira, totalizando 2.059 m, e de largura 300 m, sendo 150 m para cada lado do eixo da pista;
- Faixa de Pista 17U/35R - com forma retangular, envolve a pista de pouso 17U/35R e tem, em cada ponto a altitude do ponto mais próximo situado no eixo da pista, medindo de comprimento a extensão da pista - 1.436 m, acrescida de 110 m da cabeceira 17 L e 80 m da cabeceira 35R, nos quais é mantida a altitude da respectiva cabeceira, totalizando 1.606 m, e de largura 150 m, sendo 75 m para cada lado do eixo da pista.
- Área de Aproximação 17R – Estende-se no prolongamento da cabeceira 17 R, com forma de trapézio, em rampa de 1/50.
- Base menor do trapézio justaposta à Faixa de Pista 17R/35L, afastada 60 m da cabeceira 17R e de mesma altitude dessa – 788 m
- Base maior do trapézio afastada 3.800 m da base menor com um desnível de 62 m em relação à elevação do Aeródromo – 802 m.
- Laterais do Trapézio têm abertura angular de 9° em relação ao eixo da Pista a partir das extremidades da base menor justapondo-se à Área de Transição nº 7



- Área de Aproximação 35 L – Estende-se no prolongamento da cabeceira 35L, em forma de trapézio, em rampa 1/50.
- Base menor do trapézio justaposta à Faixa de Pista 17R/35L, afastada 60 m da cabeceira 35L a de mesma altitude dessa – 801 m.
- Base maior do trapézio afastada 3.150 m da base menor com um desnível de 62 m em relação à elevação do Aeródromo – 802 m.
- Laterais do Trapézio têm abertura angular de 9° em relação ao eixo da Pista, a partir das extremidades da base menor justapondo-se à Área de Transição nº 7.
- Área de Aproximação 17L – Estende-se no prolongamento da cabeceira 17 L, com forma de trapézio, em rampa de 1/40.
- Base menor do trapézio justaposta à Faixa de Pista 17L/35R, afastada 60 m da cabeceira 17L a de mesma altitude dessa – 789 m.
- Base maior do trapézio afastada 3.000 m da base menor com um desnível de 62 m em relação à elevação do Aeródromo – 802 m.
- Laterais do Trapézio têm abertura angular de 9° em relação ao eixo da Pista, a partir das extremidades da base menor justaposta à Área de Transição nº 9.
- Área de Aproximação 35R – Estende-se no prolongamento da cabeceira 35R, com forma de trapézio, em rampa de 1/40.
- Base menor do trapézio justaposta à Faixa de Pista 17L/35R, afastada 60 m da cabeceira 35R a de mesma altitude dessa – 801 m.
- Base maior do trapézio afastada 2.520 m da base menor com um desnível de 62 m em relação à elevação do Aeródromo – 802 m.
- Laterais do Trapézio têm abertura angular de 9° em relação ao eixo da Pista, a partir das extremidades da base menor justaposta à Área de Transição nº 9.
- Área de Transição nº 7 - Estende-se no sentido do afastamento lateral da pista 17R/35L, em rampa de 1/7, estando seus limites internos justapostos ao lado sudoeste da Faixa de Pista 17R/35L, e as Áreas de Aproximação 17R e 35L, na mesma altitude dessas, e seus limites externos, na altitude de 864 m, portanto com um desnível de 62 m em relação à elevação do aeródromo – 802 m;
- Área de Transição nº 8 - Estende-se no sentido do afastamento lateral da pista 17R/35L, em rampa de 1/7, estando seus limites internos justapostos ao lado nordeste da Faixa de Pista 17R/35L, e as Áreas de Aproximação 17R e 35 L, na mesma altitude dessas, e seus limites externos, na altitude de 864 m, portanto com um desnível de 62 m em relação à elevação do aeródromo – 802 m.
- Área de Transição nº 9 - Estende-se no sentido do afastamento lateral da pista 17L/35R, em rampa de 1/5, estando seus limites internos justapostos ao lado nordeste da Faixa de Pista 17 L /35 R e as Áreas de Aproximação 17L a 35R, na mesma altitude dessas, e seus limites externos, na altitude de 864 m, portanto com um desnível de 62 m em relação à elevação do aeródromo – 802 m.

As 26 posições formam o pátio que é servido pelas pistas de rolamento PR-M e PR-N. Em praticamente todas essas posições as aeronaves estão alinhadas pelas carlinhas com "clearances" compatíveis para a circulação na PR-N de aeronaves de dimensões até B 737-800, a menos das posições 1 e 2 cuja



circulação por trás das aeronaves acontece pela PR-M. As posições 9 a 26 permitem o estacionamento de aeronaves com envergadura e comprimento até a do B 737-400.

- Para a operação de aeronaves em aproximação sujeita às regras de voo por instrumento, operação IFR, os planos de proteção estão sendo ultrapassados em toda a extensão do pátio;
- Para a operação de aeronaves sujeitas às regras de voo visuais, VFR, só possui restrição em relação à posição de estacionamento nº 1, ficando essa posição restrita ao estacionamento de aeronaves com dimensões até o tipo B737-400;
- O estacionamento de aeronaves do porte do B767 em posição "nose-in" fará totalmente as zonas de proteção, inclusive nas operações VFR;
- A circulação de aeronaves do porte do B767, dessa em função da sua envergadura só é possível pela PR-M, no entanto, a cauda dessa aeronave bem como a ponta de asa ultrapassam a superfície livre de obstáculos, restringindo, nesse caso, a operação do aeródromo em classe IFR-PRECISÃO;
- O afastamento da pista de taxi PR-M em relação à pista de pouso e decolagem 17R/35L, no caso de operação IFR, (conforme ICAO) deveria ser de 150 m, no entanto, o afastamento atual é de 89,57 m. Para operações VFR o afastamento recomendado pela ICAO é de 93 m

Os itens acima impõem limites no porte das aeronaves que podem operar em Congonhas e restringem as condições operacionais do Aeroporto.



LEGENDA - PLANO DE ZONAS DE PROTEÇÃO

A - ASFAZ  
 B - AS-PAV  
 C - Área de Proteção da Cabeceira

NOTA:  
 As dimensões são em metros e as distâncias são em metros.

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS - SP  
 PLANO ESPECÍFICO DE ZONA DE PROTEÇÃO

Ilustração 14 - Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromo - SÃO PAULO/SP



### 5.5.2 Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR)

O ruído aeronáutico é o principal problema de operação aeronáutica. O impacto nas áreas de entorno aos aeroportos pode ser minimizado se houver maior interação entre os Planos de desenvolvimento Aeroportuário e o Plano Diretor Urbano, para que sejam incorporados a este as interferências operacionais do aeroporto no seu entorno.

Para o Aeroporto de Congonhas estão em vigor o Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) do Aeroporto Internacional de Congonhas São Paulo/SP, aprovado pela Portaria nº 0629/ GM 5, de 02 de maio de 1984 que compreende somente a pista de Pouso 17R/35L, (não existindo o Plano Específico para a Pista de 17L/35R) definindo as áreas de restrição Área I, Área II e Área III.

Recentemente foi elaborado pela COPPE/UFRJ, estudo de atualização das curvas isofônicas para a situação atual de operacionalidade do aeroporto. Para sua confecção foram consideradas as aeronaves do capítulo 4 - Anexo 16 - Volume 1 da ICAO, além dos percentuais de utilização das pistas, a saber:

- 0,4% de utilização da cabeceira 17 L
- 72% de utilização da cabeceira 17 R
- 21% de utilização da cabeceira 35 L
- 3% de utilização da cabeceira 35 R

### 5.5.3 Plano de Emergência Aeronáutica (PLEM)

O Plano de Emergência Aeronáutica vigente, de 31 de outubro de 2001, elaborado pela administração da INFRAERO, tem com objetivo gerenciar e dar suporte às situações de emergência aeronáutica.

O atendimento às emergências estabelecido pelo Plano, abrange internamente toda a área patrimonial do Aeroporto Internacional de Congonhas São Paulo/SP e, externamente, abrange uma área definida num raio de 8 km a partir do centro geométrico do aeroporto, onde a Infraero tem a responsabilidade de atender no caso de emergências aeronáuticas.

O Ministério da Defesa e o VI COMAR estabelecem que as administrações dos aeroportos devem obedecer criteriosamente às normas internacionais descritas abaixo (ICAO), visando a segurança e disponibilidade de operação para as aeronaves que utilizam o aeroporto:

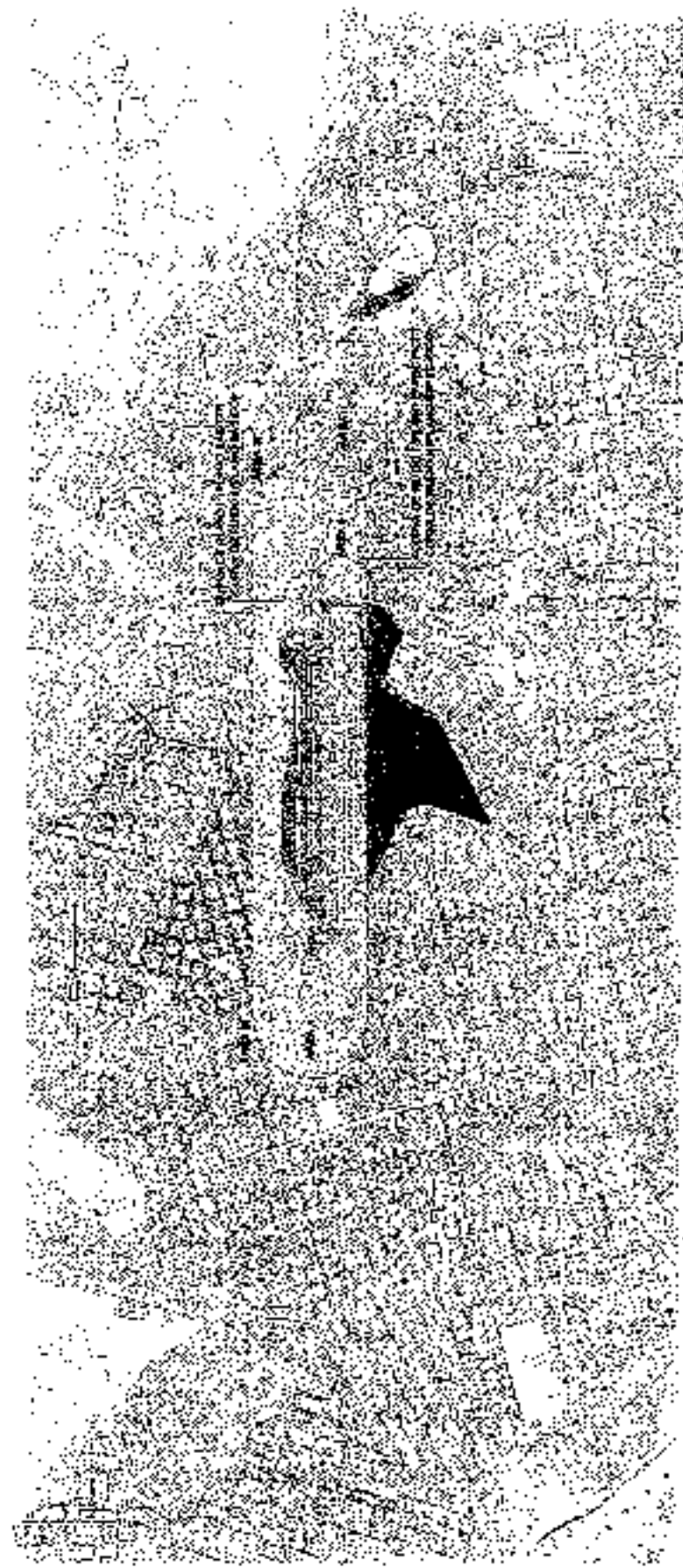
- 9157 Parte I - Salvamento e extinção de Incêndio - 1984
- 9157 Parte 6 - Manual de Serviços em Aeroportos, Remoção de aeronaves acidentadas - 1983
- 9157 Parte 7 - Manual de Serviços em Aeroportos, Planejamento de Emergência em aeroportos 1991

O serviços de Emergência compreendidos pelo Plano são:

- Emergência Médica,
- Emergência Aeronáutica
- Emergência por Materiais Perigosos (explosivos, radioativos, inflamáveis, químicos),
- Emergência por Incêndio em instalações aeroportuárias; e
- Emergência dos desastres naturais.



PROJETO DE...  
 ESCALA: 1:1000  
 DATA: 1995.04



- CONTEME 1
- CONTEME 2
- CONTEME 3
- CONTEME 4
- CONTEME 5
- CONTEME 6
- CONTEME 7
- CONTEME 8
- CONTEME 9
- CONTEME 10
- CONTEME 11
- CONTEME 12
- CONTEME 13
- CONTEME 14
- CONTEME 15
- CONTEME 16
- CONTEME 17
- CONTEME 18
- CONTEME 19
- CONTEME 20
- CONTEME 21
- CONTEME 22
- CONTEME 23
- CONTEME 24
- CONTEME 25
- CONTEME 26
- CONTEME 27
- CONTEME 28
- CONTEME 29
- CONTEME 30
- CONTEME 31
- CONTEME 32
- CONTEME 33
- CONTEME 34
- CONTEME 35
- CONTEME 36
- CONTEME 37
- CONTEME 38
- CONTEME 39
- CONTEME 40
- CONTEME 41
- CONTEME 42
- CONTEME 43
- CONTEME 44
- CONTEME 45
- CONTEME 46
- CONTEME 47
- CONTEME 48
- CONTEME 49
- CONTEME 50
- CONTEME 51
- CONTEME 52
- CONTEME 53
- CONTEME 54
- CONTEME 55
- CONTEME 56
- CONTEME 57
- CONTEME 58
- CONTEME 59
- CONTEME 60
- CONTEME 61
- CONTEME 62
- CONTEME 63
- CONTEME 64
- CONTEME 65
- CONTEME 66
- CONTEME 67
- CONTEME 68
- CONTEME 69
- CONTEME 70
- CONTEME 71
- CONTEME 72
- CONTEME 73
- CONTEME 74
- CONTEME 75
- CONTEME 76
- CONTEME 77
- CONTEME 78
- CONTEME 79
- CONTEME 80
- CONTEME 81
- CONTEME 82
- CONTEME 83
- CONTEME 84
- CONTEME 85
- CONTEME 86
- CONTEME 87
- CONTEME 88
- CONTEME 89
- CONTEME 90
- CONTEME 91
- CONTEME 92
- CONTEME 93
- CONTEME 94
- CONTEME 95
- CONTEME 96
- CONTEME 97
- CONTEME 98
- CONTEME 99
- CONTEME 100

NOTAS:  
 1- PARA APOSTA DE PISO DE ESCOLHIMENTO DAS PAVIMENTAÇÕES DE ACORDO COM O PLANO  
 DE ZONAMENTO DE CONDOMÍNIO DE SÃO PAULO, PORTADOR Nº 21/119345/1995, art. 1º, inc.  
 II, § 1º, IV.

Plano Especifico de Zonamento de Ruído - Estacionamento C - Situação Atual - São Paulo, 1995.04

## 5 CAPACIDADE INSTALADA

Os sistemas e suas capacidades instaladas são.

### 6.1 Sistema de Pistas

#### 6.1.1 Caracterização:

O sistema é composto de 2 pistas de pouso / decolagem

- Pista rumo 17R/35L, com 1.940 m de comprimento e 49 m de largura, com PCN 50/F/D/X/T, cujas coordenadas são:

Cabeceira 17R - 23°37'16" S e 46°39'37"W

Cabeceira 35L - 23°38'04" S e 46°39'04"W.

- Pista rumo 17L/35R, com 1435 m de comprimento e 49 m de largura, com PCN 29/F/B/X/U, cujas coordenadas são

Cabeceira 17L - 23°37'15" S e 46°39'29"W

Cabeceira 35R - 23°37'16" S e 46°39'37"W

A Pista Principal (17R/35L) e a Pista Auxiliar (17L/35R) são separadas por 220 m. A pista de rolamento PR-M é paralela à Pista Principal e são separadas entre eixos por uma distância de 90 m. A Pista de Rolamento PR-N é paralela a Pista PR-M e são separadas entre eixos por uma distância de 42,32 m.

Possui área de parada (stopway) com (60 x 49) m na cabeceira 17L, zona livre de obstáculos (clearway) com (500 x 153) m na direção da cabeceira 17R e (500 x 153) m na direção da cabeceira 35L.

As distâncias entre as aeronaves circulando pela PR-N e a cauda das aeronaves estacionadas no pátio foram estabelecidas de acordo com o previsto nas normas da ICAO, Anexo 14 e "Aerodrome Design Manual - Part 2" - "Taxiways, Aprons and Holding bays" (1991) para aeródromo classe C-3 da ICAO. As posições de estacionamento das aeronaves 1 a 8 foram demarcadas com espaçamentos para permitir o estacionamento de aeronaves com envergadura e comprimento até o do A320-800.

Tabela 2- Sistema de Pistas e Pátios

| Pistas de Taxi |                 |   |
|----------------|-----------------|---|
| Designação     | Tipo            | Descrição   |
| "A"            | saída ortogonal | interliga a cab 17R a cab 17L (larg. 18,60 / comp. 179,30 m)              |
| "B"            | saída ortogonal | interliga a cab 17R à cab 17L (larg. 27,25 / comp. 141,10 m)              |
| "C"            | saída ortogonal | interliga as duas partes 17R/35L a 17L/35R (larg. 27,25 / comp. 170,60 m) |
| "D"            | saída diagonal  | interliga a cab 35L a cab 35R (larg. 18,50 / comp. 240,00 m)              |
| "E"            | saída diagonal  | interliga a cab 17R ao pátio (larg. 22,15 / comp. 57,60 m)                |
| "F"            | saída ortogonal | interliga a pista 17R/35L ao pátio (larg. 53,80 / comp. 50,60 m)          |
| "G"            | saída           | interliga a pista 17R/35L ao pátio (larg. 27,40 / comp. 53,90 m)          |



| Pistas de Táxi |                                |  |
|----------------|--------------------------------|--|
| Designação     | Tipo                           | Descrição  |
| "H"            | saída<br>ortogonal<br>diagonal | interliga a pista 17R/35L à pista de táxi L (larg. 26,15 / comp. 104,40 m) |
| "T"            | saída<br>ortogonal             | interliga a pista 17R/35L à pista de táxi L (larg. 60,50 / comp. 94,60 m)  |
| "J"            | saída<br>ortogonal             | interliga cab 35L à pista de táxi L (larg. 27,80 / comp. 121,55 m)         |
| "K"            | Paralela                       | pista de táxi paralela à 17R/35L (larg. 26,60 / comp. 681,40 m)            |
| "L"            | saída<br>ortogonal             | interliga a pista 17L à pista de táxi S (larg. 11,15 / comp. 70,00 m)      |
| "M"            | saída<br>ortogonal             | interliga a pista 17L/35R à pista de táxi S (larg. 11,85 / comp. 51,30 m)  |
| "N"            | saída<br>ortogonal             | interliga a pista 17L/35R à pista de táxi S (larg. 13,75 / comp. 51,30 m)  |
| "O"            | saída<br>ortogonal             | interliga a cab 35R à pista de táxi S (larg. 14,05 / comp. 51,30 m)        |
| "P"            | Paralela                       | pista de táxi paralela à 17L/35R (larg. 10,30 / comp. 1.335,20 m)          |

### 6.1.2 Capacidade Anual e Horária

O mix de aeronaves atual e futuro, obtido através da previsão de composição de frota e da previsão de aeronaves é composto basicamente por aeronaves regionais cujo porte máximo, que tende a se fixar é o de aeronaves do porte do B 737-700/800 e do A 320

A configuração do sistema de pistas adotado para a verificação foi o sistema composto por duas pistas de pouso e decolagem, pista de táxi paralela e saídas ortogonais ao final da pista e saídas intermediárias perpendiculares às pistas.

Com essa consideração chegamos aos seguintes fatores de correção para o sistema de pista:

- Correção devido ao sistema de táxis- 0,94;
- Correção devido aos auxílios- 1,0 (Torre, ILS etc.);

Com esses dados chegamos às seguintes capacidades anuais e horárias:

Tabela 3 - Capacidade atuais e previstas para o sistema de pistas

|                  | Capacidade instalada 2000 | Capacidade Requerida |
|------------------|---------------------------|----------------------|
| Capacidade Anual | 197.400                   | 228.860              |

### 6.1.3 Capacidade Operacional:

A tabela abaixo, apresenta as condições operacionais das aeronaves que, no ano base (2000), efetuaram as quatro etapas mais significativas, e suas respectivas frequências semanais:

Tabela 4 - Etapas mais significativas de voo

| Ligações com | Etapas (km) | Aeronave | Restrição de carga sim ou não | Tipo de Tráfego | Frequência Semanal |
|--------------|-------------|----------|-------------------------------|-----------------|--------------------|
|--------------|-------------|----------|-------------------------------|-----------------|--------------------|



|                |     |       |     |                                |   |
|----------------|-----|-------|-----|--------------------------------|---|
| Rio de Janeiro | 365 | A1/A2 | Não | Especial Regular - Passageiros | 7 |
| Brasília       | 873 | A1/A2 | Não | Especial Regular - Passageiros | 7 |
| Belo Horizonte | 504 | A1/A2 | Não | Especial Regular - Passageiros | 7 |
| Curitiba       | 331 | A1/A2 | Não | Especial Regular - Passageiros | 7 |

Foram consideradas para o cálculo apenas as aeronaves A1 e A2, por serem as aeronaves mais significativas, para esse segmento. As aeronaves R1, R2 e R3 são aeronaves da aviação geral.

Os dados utilizados no cálculo são os seguintes:

- Temperatura padrão: ISA + 15°;
- Elevação do aeródromo: 802 m;
- Vento: nulo na decolagem;
- Declividade longitudinal da pista de pouso: igual a zero;
- Carga Paga: 80% da Carga Paga máxima da aeronave.

Tabela 5 – Frota de Aeronaves

| Categoria | Aeronave  | Assento   | Motor      | PMD (kg) | PDA (kg) | Restrição PMD % | ACN | 80% CP (kg) | Alcan (km) |
|-----------|-----------|-----------|------------|----------|----------|-----------------|-----|-------------|------------|
| A1        | B-737-300 | 90 a 130  | CFM56-3B1  | 61.250   | 53.800   | 12              | 35  | 12.520      | 1.950      |
| A2        | B-737-800 | 130 a 170 | CFM56-7B24 | 78.267   | 65.000   | 17              | 43  | 16.324      | 1.600      |

As análises dos quadros que representam as operações atuais em Congonhas indicam que:

- Atualmente, as aeronaves B-737-300 e B-737-800 operam sem restrições de peso de decolagem, na ligação com Brasília (etapa mais longa).
- A frota selecionada operando nas condições atuais do sistema de pistas, apresenta o alcance limitado a 1950 km para o B-737-300 e 1600 km para o B-737-800, o que significa que esse mix de aeronaves é capaz de atender todas as ligações em Congonhas.

#### 6.1.4 Capacidade de Suporte

No caso do Aeroporto de Congonhas, as pistas têm as seguintes designações de PCN:

- Pista de pouso e decolagem: ASPH 50/F/B/X/T (principal) e ASPH 29/F/B/X/U (auxiliar);
- Pátio de aeronaves (carga e passageiros): Conc 50/R/B/X/T

Através da análise da frota atual, podemos concluir que, no caso de aeronaves com peso máximo de decolagem, a pista principal e o pátio não terão problemas de suporte, conforme mostra a tabela abaixo:

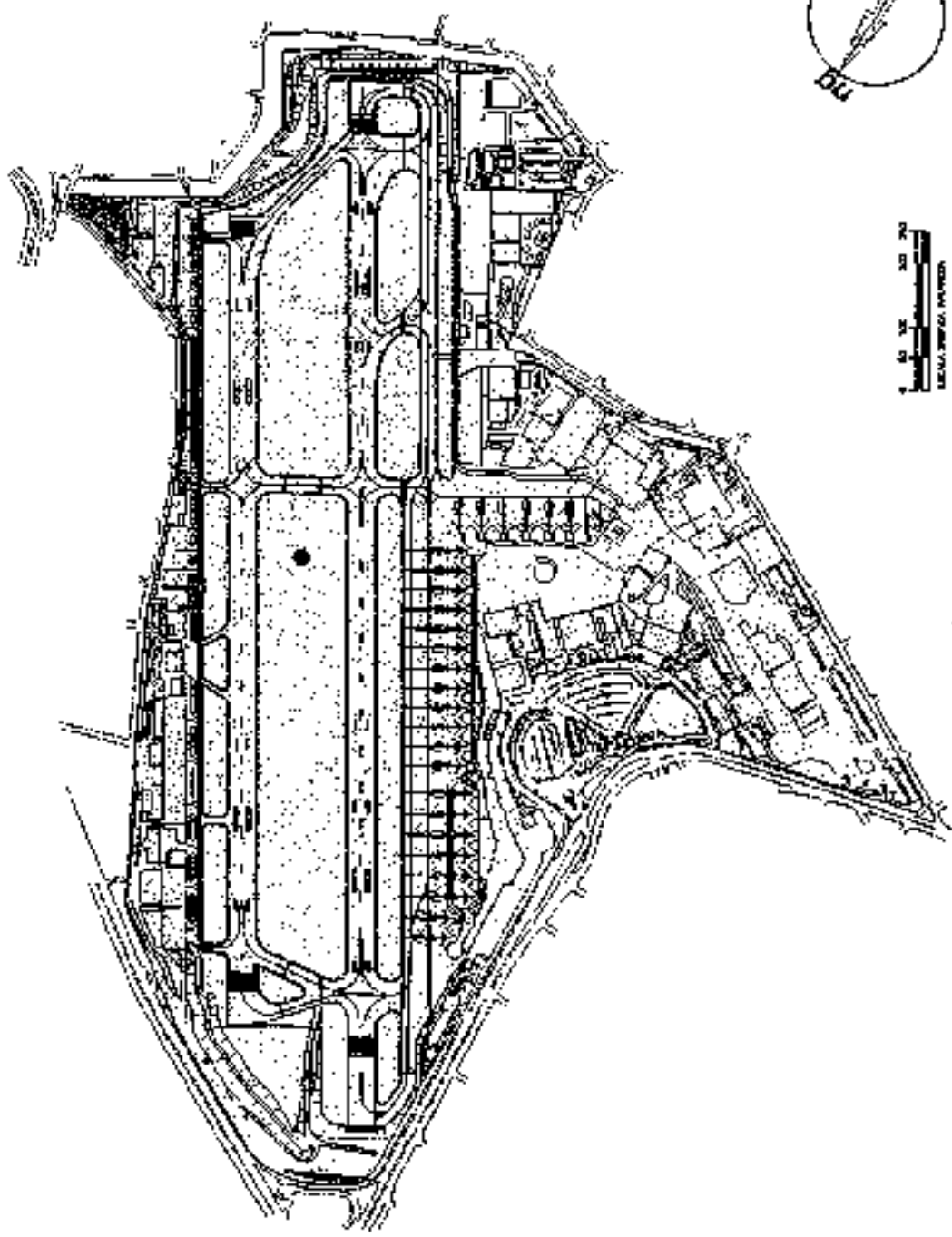
PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO AEROPORTO  
INTERNACIONAL DE CONGONHAS / SÃO PAULO - SP

Folha nº 987 de  
18 folhas  
M. O. V. G. S. S.  
1982

Tabela B - ACN das principais aeronaves componentes da frota atual

| Aeronave  | ACN<br>Pav. Flexível |
|-----------|----------------------|
| B 737-500 | 35                   |
| B 737-800 | 43                   |

Proj. nº 276 do  
Processo nº 18/2006  
Inst. nº 200.0.0000  
RUA 10002

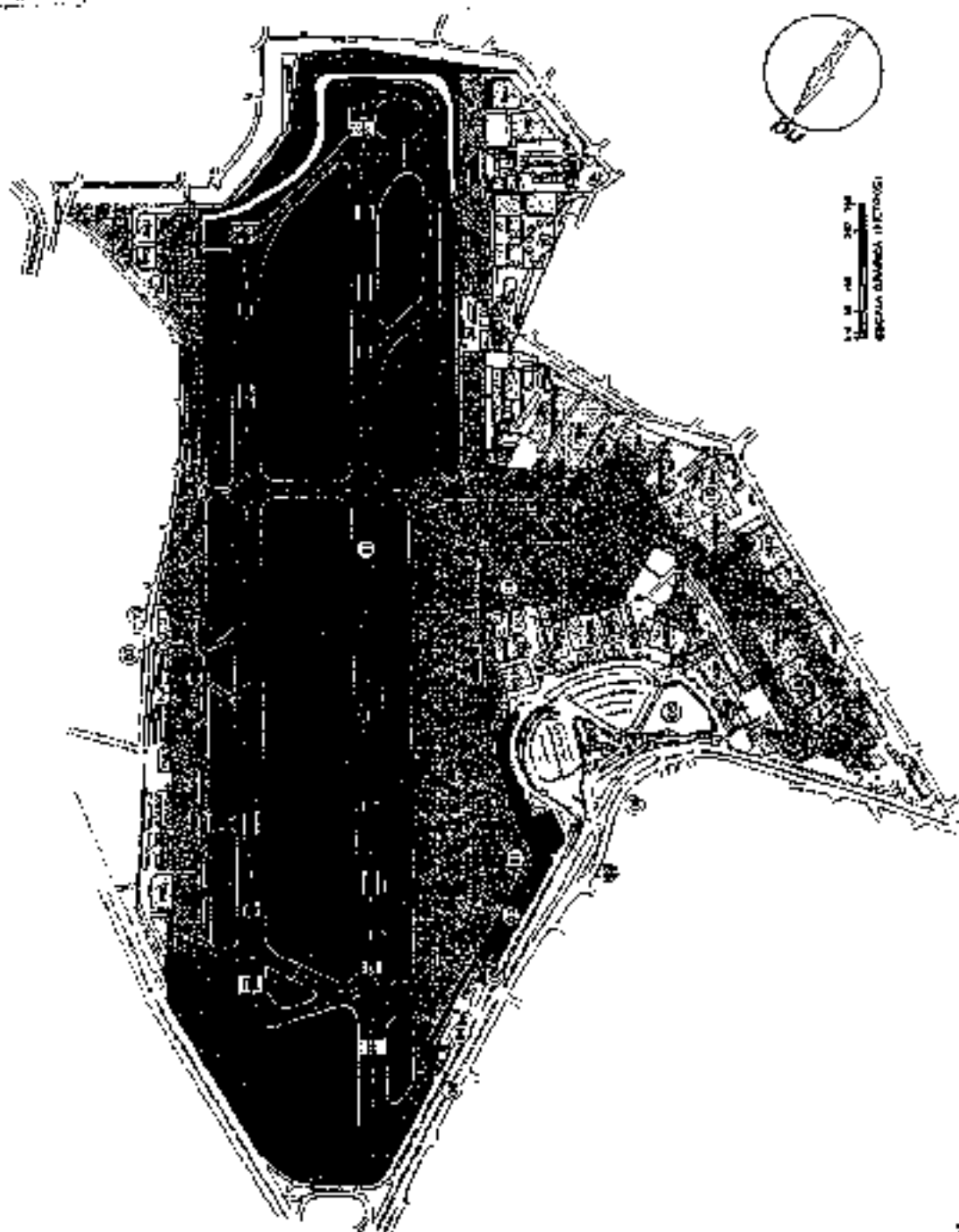


- LEGENDA**
-  ZONA DE SERVIÇOS
  -  ZONA DE ESTACIONAMENTO
  -  ZONA DE SERVIÇOS
  -  ZONA DE SERVIÇOS
  -  ZONA DE SERVIÇOS

Ilustração 12 - Zoneamento Funcional - SACORRL/006/104

PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO AEROPORTO  
INTERNACIONAL DE CONGOBIAS / SÃO PAULO - SP


 Folha nº 57-1 do  
 Projeto nº 13/2006  
 Autor: Dr. O. Motta  
 Data: 12/08



0 10 20 30 40  
 ESCALA GRÁFICA (METROS)

- LEGENDA
- ① Terminal de Passageiros
  - ② Torre de Controle
  - ③ Estacionamento
  - ④ Estacionamento para passageiros
  - ⑤ Estacionamento para funcionários
  - ⑥ Estacionamento para veículos
  - ⑦ Estacionamento para bicicletas
  - ⑧ Estacionamento para motocicletas
  - ⑨ Estacionamento para veículos pesados
  - ⑩ Estacionamento para veículos leves
  - ⑪ Estacionamento para veículos médios
  - ⑫ Estacionamento para veículos grandes
  - ⑬ Estacionamento para veículos pequenos
  - ⑭ Estacionamento para veículos médios
  - ⑮ Estacionamento para veículos grandes
  - ⑯ Estacionamento para veículos pequenos
  - ⑰ Estacionamento para veículos médios
  - ⑱ Estacionamento para veículos grandes
  - ⑲ Estacionamento para veículos pequenos
  - ⑳ Estacionamento para veículos médios
  - ㉑ Estacionamento para veículos grandes
  - ㉒ Estacionamento para veículos pequenos
  - ㉓ Estacionamento para veículos médios
  - ㉔ Estacionamento para veículos grandes
  - ㉕ Estacionamento para veículos pequenos
  - ㉖ Estacionamento para veículos médios
  - ㉗ Estacionamento para veículos grandes
  - ㉘ Estacionamento para veículos pequenos
  - ㉙ Estacionamento para veículos médios
  - ㉚ Estacionamento para veículos grandes
  - ㉛ Estacionamento para veículos pequenos
  - ㉜ Estacionamento para veículos médios
  - ㉝ Estacionamento para veículos grandes
  - ㉞ Estacionamento para veículos pequenos
  - ㉟ Estacionamento para veículos médios
  - ㊱ Estacionamento para veículos grandes
  - ㊲ Estacionamento para veículos pequenos
  - ㊳ Estacionamento para veículos médios
  - ㊴ Estacionamento para veículos grandes
  - ㊵ Estacionamento para veículos pequenos
  - ㊶ Estacionamento para veículos médios
  - ㊷ Estacionamento para veículos grandes
  - ㊸ Estacionamento para veículos pequenos
  - ㊹ Estacionamento para veículos médios
  - ㊺ Estacionamento para veículos grandes
  - ㊻ Estacionamento para veículos pequenos
  - ㊼ Estacionamento para veículos médios
  - ㊽ Estacionamento para veículos grandes
  - ㊾ Estacionamento para veículos pequenos
  - ㊿ Estacionamento para veículos médios

Ilustração 13 - Plano de Desenvolvimento

# MOVIMENTO DE MORADORES DO CAMPO BELO

END. CORR.: CP 18166-AG. AEROP. CONGONHAS-CEP:04626-970 -- CNPJ-01.584.213-0001/70

|                            |
|----------------------------|
| Folha nº <u>1.793</u> de   |
| Processo nº <u>18/2006</u> |
| Washington O. Viana        |
| Reg. 100.812               |

São Paulo, 03 de agosto de 2007

Ref.: Ofício MOVIBELO nº 155 /2007

Encaminha dados suplementares relativos à insegurança nos arredores do aeroporto de Congonhas

Na qualidade de diretor-presidente do Movimento de Moradores do Campo Belo, bairro onde caiu o Airbus A-320 da TAM, venho por meio desta carta encaminhar documentação anexa, fazendo grave denúncia que complementa o verdadeiro rol de iniquidades que cercam o aerop. de Congonhas.

Assim, logo após a referida queda, vários fatos e situações absurdas começaram a ser revelados ao redor do aerop. de Congonhas, dentre as quais se destaca, como a mais flagrante de todas, o caso do Hotel Oscar's. Em consequência de sua espantosa proximidade da pista principal, o governo municipal tomou a iniciativa de pedir sua demolição para eliminar aquele obstáculo concreto à segurança aérea.

Porém, a mesma municipalidade paulistana oculta o fato estarredor, localizado na mesma área conflituosa, de que está prestes a liberar p/ a verticalização área na fronteira do cone de aproximação da pista principal, em 56 quadras, no que poderá resultar, nos próximos anos, em um boom imobiliário que acrescente de ... 80 a 120 prédios residenciais ou comerciais naquela área. Isto é, enquanto demole 1 prédio, libera na mesma região de 80 a 120 outros prédios !!!

## HISTORICO

Em 2002, a Câmara Municipal de São Paulo aprovou o Plano Diretor Estratégico (PDE) de São Paulo (lei 13430/02) que, em seu art. 156, parág. 2º, inciso II, contém precioso instrumento de preservação das Z-1s (zonas estritamente residenciais), onde só é possível a construção de casas térreas ou sobrados. Tal segurança está explicitamente referida no mencionado dispositivo que diz o que se segue:

Art. 156 - ...

Parág. 2º - ...

Inc. II - Proteger e preservar as áreas estritamente residenciais...

Obviamente que uma Z-1 (tipo de área estritamente residencial) só se protege ... mantendo-se como Z-1!!!

Em 2004, a mesma Câmara Municipal aprovou a lei 13885/04, que instituiu os planos diretores regionais das 31 subprefeituras em que se divide o território paulistano.

# MOVIMENTO DE MORADORES DO CAMPO BELO

END. CORR.: C. P.: 18166-AG. AEROP. DE CONGONHAS-CEP: 04626-970 - CNPJ: 01584213-0001/78

Folha nº 1498 do

Processo nº 18/2005  
Washington O. Viana  
Rua. 100.612

Esses planos deveriam seguir estritamente as ~~diretrizes estabelecidas~~ no PDE, dentre as quais a que acima apontamos.

Tais diretrizes foram seguidas em toda a cidade, exceto em nosso bairro do Campo Belo (que pertence à subprefeitura de Santo Amaro), na área apontada no mapa anexo, onde a Z-1 antiga perdeu metade de sua área, transformada em zona mista (ZM-1), permitindo comércio, serviços e prédios!

Em 2005, este Movimento de Moradores ingressou com uma ação civil pública na Justiça Estadual, conseguindo unanimemente sucessivas vitórias, com base na apontada contradição, restabelecendo a antiga Z-1.

No entanto, inconformados com nossa ousadia, a Prefeitura de S. Paulo elaborou um projeto de lei (PL) de revisão do PDE, que está sendo "discutido" pela sociedade, para ser posteriormente enviado à Câmara Municipal e, uma vez aprovado, substituir o referido PDE.

Neste PL, o dispositivo legal acima mencionado é SUMARIAMENTE EXTIRPADO, retirando-nos o argumento fundamental com o qual, na Justiça, ainda mantemos aquela área estritamente residencial. Sendo assim, se aprovado como tal - e nossa vasta experiência política aponta que tal aprovação é dada como certa - a mencionada área passará a ser uma ZM-1, permitindo, então, sua verticalização (de 80 a 120 prédios), exatamente em uma área vital para a segurança de pouso (nos instantes finais) e decolagem (nos instantes iniciais). Tal se dá porque nesses momentos críticos (todo aeronauta sabe disso: 88% dos acidentes aéreos acontecem exatamente nesta área apontada no mapa anexo), qualquer aeronave em emergência aguda, desviando-se para a direita (no pouso) ou para a esquerda (na decolagem) hoje encontra uma formação urbanística altamente rarefeita; e amanhã encontrará uma floresta de prédios !!!

Vai se fechando assim a última área livre de obstáculos nos momentos ultra-críticos do pouso e da decolagem. Como se pode permitir tal sandice aberrante?

*Antonio Cunha Nascimento*  
Antonio Cunha Nascimento Heitor  
Diretor-Presidente  
(Fone: 5044-9637 ou  
55621356)

A CPE - COMISSÃO PARLAMENTAR DE ESTUDOS SOBRE A PROBLEMATICA DO  
AEROPORTO DE CONGONHAS  
CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO  
SAO PAULO - SP

CF Nº **7621** /SR(MBGR)/2007

Guarulhos, **03** de agosto de 2007

Senhor Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho  
Secretário do Verde e do Meio Ambiente da  
Prefeitura do Município de São Paulo  
Rua do Paraíso, 387 - 10.º andar  
04103-000 - São Paulo - SP

Assunto: Licenciamento Ambiental.  
Ref: Ofício nº 143/SVMA.G/2007 e  
Ofício nº 052/SVMA.G/2007-  
DECONT-G

Senhor Secretário,

Em atenção aos ofícios em referência, que solicitam a apresentação do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental EIA-RIMA para a obtenção da Licença Ambiental do Aeroporto Internacional de Congonhas/São Paulo, esclarecemos, conforme já é do conhecimento de V.Exa. que, com base no Termo de Referência enviado por essa Secretaria, por meio do Ofício 043/SVMA/DECONT-G/06, de 01.12.2006, iniciamos os procedimentos para dar início ao estabelecimento do processo licitatório visando a contratação de "Serviços Técnicos Especializados de Elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental EIA- do Aeroporto Internacional de Congonhas/São Paulo". A referida licitação encontra-se em sua fase interna sendo certo que o Edital está minutado para ser submetido aos órgãos competentes desta empresa para aprovação, pelo que estimamos sua publicação no prazo de até dois meses.

Por oportuno lembramos que conforme a CF nº 217/SR(MBGR)/2007, encaminhada em 11 de janeiro de 2007 a essa Secretaria informamos que a nossa previsão para a apresentação do EIA RIMA era de aproximadamente 1 (um) ano.

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária  
Superintendência Regional do Sudeste  
Rodovia Hélio Smith, s/nº - CEP 07100-100 - Guarulhos - SP  
Fone: (0xx) (11) 6445-2032 Fax: (0xx) (11) 6445-2112  
HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>







**INFRAERO**

**7621**

Continuação da CF N.º

/SR(MBGR)/2007.

Folha nº 1370 de

Processo nº 18/2006  
Washington O. Viana  
Reg. 160.812

Assim sendo o prazo estimado e acordado com V.Exa. para a apresentação do EIA-RIMA está dentro do previsto.

Atenciosamente,



**EDGARD BRANDÃO JUNIOR**  
Superintendente Regional

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária  
Superintendência Regional do Sudeste  
Rodovia Hélio Smidt, s/nº - CEP 07143-970 - Guarulhos - SP  
Fone: (0xx) (11) 6445-2032 Fax: (0xx) (11) 6445-2112  
HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>

07/08

|                     |
|---------------------|
| Folha nº 1371       |
| Processo nº 18/2006 |
| Washington O. Viana |
| Reg. 102.812        |

São Paulo, 01 de agosto de 2007.

À  
CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
COMISSÃO PARLAMENTAR DE ESTUDOS – AEROPORTO DE CONGONHAS  
São Paulo – SP

At: Presidente – Vereador Dr. Rogério Farhat

REF: PORTARIA Nº 70/DGCEA DE  
05/07/2007 – PLANO ESPECÍFICO DE  
ZONA DE PROTEÇÃO DOS  
AERÓDROMOS DE SÃO PAULO

Prezados Senhores:

Tem a presente, a finalidade de levar ao conhecimento de Vv.Ss., diante do acima referenciado, tendo em vista que, como cidadãos, contribuintes e residentes no entorno do Aeroporto de Congonhas, especificamente no bairro de Moema, a nossa indignação, diante da promulgação da Portaria da lavra do Comando da Aeronáutica – Departamento de Controle do Espaço Aéreo, conforme segue:

- 1- Considerando, que referida portaria entrou em vigor na data de sua publicação, ou seja, 24 de julho de 2007, revogando a Portaria nº 97/DGCEA de 21/08/2006 e disposições contrárias, contendo em seu Art. 1º dos Anexos, que estabelece as restrições impostas ao aproveitamento das propriedades dentro dos limites dos gabaritos nele definidos, segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica e da Portaria 1.141/GM5, de 08/12/87, bem como, em seu parágrafo 1º, informa os órgãos da Administração Aeronáutica, Prefeituras de diversos municípios inclusive São Paulo;
- 2- Considerando, que integram o plano, os Anexos A,B,C e D, que contém as características das Pistas de Pouso, Gabaritos, Auxílios à Navegação Aérea e Obstáculos; a demonstração das bases do estudo; dos níveis dos gabaritos; a elevação dos aeródromos como cotas nuas para medição dos desniveis em relação às áreas horizontais e as respectivas intermediárias;
- 3- Considerando, o parágrafo 2º, do Art. 3º, verbis – “Não serão permitidos aproveitamentos que ultrapassem os gabaritos das Faixas de Pista e das Áreas de Aproximação, Decolagem e Transição, estabelecidas neste Plano, por tratarem-se de áreas críticas em termos de segurança das operações aéreas, das pessoas e das propriedades”;
- 4- Considerando, o Art. 5º e parágrafo 1º, verbis – “As propriedades localizadas na Zona de Proteção delimitadas por este Plano sofrem as restrições por ele impostas”;

§ 1º Todo aproveitamento situado, ou que venha a situar-se, a menos de 1000 m do ponto central da instalação de qualquer Auxílio à Navegação Aérea, ou que ultrapasse os gabaritos estabelecidos para esses auxílios, terá de ser submetido à autorização do Quarto Comando Aéreo Regional, na forma dos Artigos 52 e 53 da Portaria nº 1141/GMS de 08 de dezembro de 1987".

5- Considerando, o Art. 8º, §§ 1º, 3º e inciso I, que tratam dos obstáculos nas áreas abrangidas pelo Plano, Anexo D, verbis -

"§ 1º Os obstáculos localizados nas Faixas de Pista, Áreas de Aproximação, Decolagem e Transição, que estejam violando gabaritos de área de segurança, serão tolerados até que sejam objetos de reforma ou obra na sua estrutura geral, quando então, o órgão competente deverá impor o rebaixamento exigido pelo gabarito";

"§ 3º Os administradores dos Aeroportos deste Plano deverão assessorar o Comandante do Quarto Comando Aéreo Regional, quanto ao cumprimento deste Plano, devendo para tanto";

"I - estabelecer contatos com as autoridades municipais, estaduais e federais, no sentido de identificar, dentre os obstáculos no Anexo D, aqueles passíveis de remoção, rebaixamento ou relocação".

Diante do exposto em breve relato, cabe ressaltar os seguintes pontos a saber:

1- Quando adquirimos os imóveis pelos idos de 1968, portanto, á dezenove anos atrás, tudo foi feito dentro da legalidade, observando-se a obtenção de alvarás de construção, laudos do Corpo de Bombeiros, habite-se expedidos pela Prefeitura Municipal de São Paulo, CND expedido pelo INSS, Incorporação de Condomínios, Convenção, Especificação de Obras, tudo devidamente depositado no 14º Cartório de Registro de Imóveis de São Paulo, conforme determinam também as leis federais 4591/64 e 8015/77, processo este entabulado e levado a efeito pelas então Incorporadoras e Construtoras responsáveis pelos empreendimentos na região do entorno do Aeroporto de Congonhas.

2- Ocorre que, ao que se depreende da citada Portaria, tais obstáculos em sua maioria devem ser as casas de máquinas dos elevadores e caixas d' água superiores situadas no topo dos Edifícios, que na sua totalidade possuem as sinalizações exigidas ou seja, as lâmpadas piloto, conforme determinação legal à época, e que nestes dezenove anos, nunca foram alvo de questionamentos por parte dos órgãos públicos fiscalizadores, sejam eles, federais, estaduais ou municipais. Destarte cabe ressaltar que, o questionamento hoje imposto por dita Portaria, presume-se, em virtude da abertura da pista secundária do Aeroporto de Congonhas, que permitiu pousos e decolagens de aeronaves de grande porte, cujo trajeto passa entre os Edifícios da Alameda dos Anapurus, 1787 e os existentes na Av. Miruna, nºs: 327,369,420 e 457, respectivamente Edifícios Parati, Jardim dos Pássaros, Anapurus, Moema Stadium, Vila Del Fiori e Pajuçara.

3- Dessa forma, cabe questionar o que se segue:

a) se mantida a imposição contida no Art. 6º, seus parágrafos e incisos da citada Portaria, no sentido de remoção, rebaixamento ou relocação e, no caso em tela caixas d' água e casa de máquinas dos elevadores, as famílias residentes nos últimos andares precedentes, terão que ser desalojadas ou melhor dizendo desapropriadas, ato este que é de competência municipal através de lei, que deverá ser aprovada na Câmara Municipal, por outro lado, no caso de remoção, rebaixamento ou relocação, os custos para adequação serão suportados por quem? Ademais, referida desapropriação deverá ser paga à vista aos prejudicados, para que retornem ao seu "status quo ante". Caso, não venha a ser este o entendimento esposado pela municipalidade paulistana, cabe sem sombra de dúvidas a resistência justificada dos ora residentes no entorno do Aeroporto de Congonhas, no desencadeamento do devido provimento jurisdicional, com o objetivo de preservarem seus direitos e no ressarcimento de seus prejuízos. Portanto, cabe ainda salientar que, até a liberação da pista secundária para pouso e decolagem de aeronaves de grande porte, de antanho, nunca houve a passagem de aeronaves por sobre os Edifícios, ora considerados em rota de colisão, agravando inclusive com tal prática o risco de vida tanto dos moradores como passageiros, face à proximidade com que tais aeronaves sobrevoam pelo topo dos já citados Edifícios.

b) por outro lado, faz-se mister, ressaltar a publicação no Diário de São Paulo de 28/07/07, da lavra do jornalista João Carlos Moreira, informando do recuo por parte da Aeronáutica dizendo "que não vai pedir o rebaixamento, remoção ou relocação dos imóveis com altura superior ao previsto no entorno de Congonhas". Segundo consta da nota, o major Antônio Lorenzo, chefe do setor de comunicação da Aeronáutica, informa que o que fizeram foi "relacionar os pontos que estão acima do nível de referência para segurança dos vãos". Afirma que, "estes obstáculos não comprometem a segurança de vôo". Porém, afirma também que, "eventualmente a Prefeitura pode usar o documento para checar se algum imóvel ultrapassou o limite de altura", afirma ainda que, "a portaria fala em rebaixamento e demolição, mas este não é nosso objetivo", acrescentou. Tal informação também, foi veiculada pela TV Globo, no programa Fantástico de 29/07/07, porém cabe ressaltar o contra senão entre as informações veiculadas pela imprensa a posteriori 24/07/07, todas de caráter extra oficial, em comparando-se com o contido na Portaria nº 70/DGCEA, DOU de 24/07/07, onde a imposição é mantida, inclusive a fiscalizadora, envolvendo outros órgãos da Administração Pública, contendo em seu bojo o caráter de definitiva, publicada em órgão de imprensa oficial, atendendo o princípio da publicidade um dos alicerces do Direito pátrio, para com isso validar o ato, de forma que ninguém possa vir alegar no futuro ignorância sobre o ato promulgado.

c) assim, isso posto à sociedade, é cabível questionar-se a legitimidade de tais publicações extra-oficial, tendo em vista, que as mesmas não tem o condão de revogar ou modificar a malfadada Portaria, pois, se não é o objetivo da Aeronáutica, demolir, rebaixar ou relocar, não justifica-se também a manutenção da Portaria publicada no órgão oficial de imprensa, urge portanto, referida Portaria ser revisada

e se for o caso até revogada, pelo mesmo órgão que a promulgou, devolvendo a segurança jurídica que ora foi abalada e fazendo que os imóveis e seus legítimos proprietários retornem ao seu "status quo ante". Consigne-se também, que o estrago já foi feito, não bastasse a tragédia de 17/07/07, onde vidas inocentes foram ceifadas abruptamente, vem também tal Portaria, causar abalo, angústia e ansiedade, em todos àqueles que durante anos de suas vidas labutaram arduamente e investiram suas economias para aquisição de um imóvel na região, e hoje desolados e descrentes diante do absurdo, observam a abrupta desvalorização de seus investimentos, face à uma medida (Portaria), no mínimo insana. Tanto é assim, que dita Portaria, nos termos em que se encontra, demonstra claramente o carreamento aos ombros de todos os moradores do entorno de Congonhas, como praticantes de atos ilícitos, que sujeitam passageiros e aeronaves ao risco iminente de sofrerem acidentes graves e de grandes proporções. Tal preconização, não merece e nem deve prosperar, pois, se porventura, houve ou exista quaisquer ilegalidades, não foram motivadas pelos moradores do entorno de Congonhas, foram sim, por inércia, imprudência e negligência dos órgãos legiferantes e fiscalizadores à época, cabendo ainda informar que tal Portaria, mantém em seu conteúdo pontos obscuros, omissos e contraditórios, devendo, portanto, ser revista e ratificando pedido anterior de bom alvitre ser revogada "in totum", em prol da supremacia do interesse público, na segurança jurídica, e na máxima contida na Carta da República, verbis- "Ninguém deve fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão, em virtude de lei".

d) não foi prevento o Comando da Aeronáutica, pois, esqueceram de verificar o contido no Código Civil brasileiro, na Lei federal 4591/64, cujo comando informa que é defeso aos moradores em condomínios edifícios, alterarem o projeto arquitetônico no todo ou em parte, esqueceram também, de que referidas leis, obrigam os condomínios edifícios a contratarem seguro geral da edificação, daí, advir o prejuízo causado pela Portaria, pois, pelo gravame da taxa de risco por ela imposta, sem sombra de dúvidas as Companhias de Seguros, aumentarão em muito os prêmios respectivos ou cancelarão as apólices, colocando em risco o mandato dos síndicos em exercício, bem como onerando em muito o bolso dos já sacrificados contribuintes e moradores do entorno de Congonhas, que se enquadrem nesta situação, e o pior, em se cancelando as apólices de seguros, todos, indistintamente serão colocados à margem de Leis especiais, ora vigentes em todo território nacional.

Diante de todo o exposto, serve a presente para requerer, junto a Vossas Excelências, bem como aos DD. Representantes do Ministério Público Federal, a interferência junto ao Comando da Aeronáutica, para que tal Portaria, seja revista, reiterando-se mais uma vez sua revogação "in totum", por questões do mais lícito direito, objetivando inclusive a reparação da injustiça cometida por sua promulgação e publicação.

Certo de podermos contar com a atenção e o apreço que será dispensado à presente, e, no aguardo de um breve

pronunciamento a respeito, por todos os moradores do entorno de Congonhas,  
firmo-me,

Atenciosamente,

  
Odair Geremias Colella

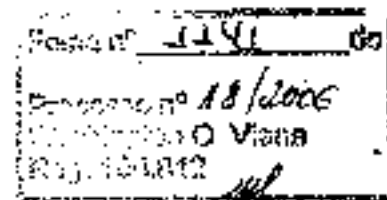
Ed. Parati - apto. 22

RG nº 6.121.731

Tel: (11) 5532.1664

c.c Ministério Público Federal

São Paulo, 18 de junho de 2.007



À  
 Comissão Parlamentar de Estudos (CPE)  
 Câmara Municipal do Município de São Paulo  
 A/C de seu DD. Presidente, Dr. Farhat  
 E. Mãos

Prezado Senhor

A Sociedade Amigos de Bairro - Vila Nova e Jardim Cecy, entidade civil de direito privado, sem fins lucrativos, CNPJ/MF 05.077.678/0001-96, inscrita sob nº 25.747 no 5º Cartório de Registro Civil da Capital, na oportunidade que se lhe é concedida por esta Casa de Leis, última representante do povo que habita esta metrópole, vem respeitosamente à presença desta Comissão Parlamentar de Estudos para averiguar problemas relacionados ao Aeroporto de Congonhas, para expor e oferecer solução a um grave problema que há tempos assola nossa comunidade, provocado pela presença física do Aeroporto de Congonhas, aduzindo para tanto o quanto segue:

1. Objetivando facilitar a localização do nosso bairro, esclarecemos que o mesmo pertence à Subprefeitura de Vila Mariana e está situado entre as Avenidas dos Bandeirantes e Jurandir, onde faz divisa com o citado aeroporto, de característica exclusivamente residencial de baixa densidade, reconhecida pela atual Lei Municipal de Uso e Ocupação do Solo, exceto com relação à citada Av. Jurandir, classificada na novel lei como zona de centralidade linear, contrariando os interesses da totalidade dos seus moradores.
2. Criada há mais de cinco (5) anos, nossa sociedade tem como meta a defesa dos interesses da comunidade e, para tanto, vem estabelecendo contato com os poderes constituídos, dentre os quais a Infraero, responsável pela administração do citado aeroporto.
3. Sem tocarmos na questão da poluição sonora propriamente dita, e outras espécies de poluição, que estão sendo objeto de estudos por especialistas, já em andamento nesta Comissão, que nos reservamos o direito de apreciá-los oportunamente, desejamos trazer à consideração desta Casa de Leis, uma questão que, embora pontual, vem trazendo inúmeros transtornos à comunidade, que esperamos seja objeto de apreciação desta alta Corte.
4. Como acentuado, nosso bairro é exclusivamente residencial de baixa densidade, onde obviamente há restrições de uso e ocupação do solo.
5. A despeito disso, foi aberto um imenso portão em seu muro divisorio, voltado para a citada Av. Jurandir, localizado em frente à Rua João Carlos Malet, por onde entram e saem inúmeros tipos de veículos, os quais trafegam pelo bairro, por vezes em velocidade incompatível com o local, trazendo grandes riscos às nossas crianças e aos nossos idosos.

6. Além disso, igualmente grave e intolerável, é o fato de que o citado portão é utilizado também como estrada de grande número de funcionários das várias companhias aéreas, instaladas dentro do aeroporto, os quais invadem a comunidade com seus carros, estacionando-os inadequadamente e irregularmente pelas ruas do bairro, parando em guias rebaxadas, em esquinas etc.

7. O grande movimento de pessoas e veículos na região atrai para dentro de nosso bairro pessoas que nada têm em comum com o nosso bairro, somente interessadas na exploração de restaurante, atividade expressamente proibida no local, além de vendedores ambulantes, que produzem grande volume de lixo, que é deixado espalhado pelas ruas, sem contar com o sensível aumento de furtos, roubos e até assalto à mão armada perpetrados contra os moradores.

8. Com a finalidade de obter o fechamento do citado portão, fonte de todas agruras dos moradores locais, foi elaborado um estudo preliminar de viabilidade por um profissional habilitado, no qual está previsto o fechamento do citado portão, com abertura de novo em um lugar mais apropriado, distante aproximadamente 500 metros lineares do local atual, conforme se vê da inclusa planta, que passa a fazer parte integrante desta.

9. Referido estudo é de conhecimento da Intraero e que em princípio o considerou viável, alegando, entretanto, que somente concordaria com sua execução após prévia aprovação dos órgãos competentes da Prefeitura da Capital.

10. Posto isto, considerando-se o grande empenho demonstrado pela presidência e pelos membros que compõem a CPE, em verem solucionados os problemas que afligem as comunidades localizadas no entorno do citado aeroporto, como é o nosso caso, vimos pela presente, respeitosamente, solicitar o aval desta prestigiosa Comissão, especialmente junto ao Poder Executivo Municipal, no sentido da aprovação de abertura do citado portão, no local assinalado na planta anexa.

Sendo o que se nos apresenta, para o momento, renovamos-lhe nosso respeito e profunda admiração no trato de tão importante missão, subscrevemo-nos mui

Atenciosamente,

  
Guilherme Poltronieri  
Presidente





São Paulo, 11 de Setembro de 2007  
 MDSP-Com-005/07

Exmo. Sr.  
 Vereador Dr. Farhat  
 DD. Presidente da CPE Congonhas  
 Câmara Municipal de São Paulo  
 São Paulo – SP

Assunto: Helipontos / Helicópteros: rotas, sobrevôos e legislação.

O Movimento Defesa-São Paulo, entidade representante de Associações de Moradores, que tem por objetivo defender a sociedade civil, coordenador deste Grupo de Trabalho, integrado pela Sociedade Moradores Butantã/Cidade Universitária, Associação Viva Pacaembu Por São Paulo, Associação de Segurança e Cidadania (Morumbi, Jardim Previdência, Vila Sonia) - ASSEC, Associação dos Moradores e Amigos de Moema - AMAM, Sociedade Amigos Bairro Vila Noca/Jardim Ceci (Planaltinho), e Moradores de Moema, vem à sua presença apresentar algumas considerações:

1- Antes de mais nada, gostaríamos de enfatizar, e muito, que ninguém é contra os Helicópteros. Polícias, Corpo de Bombeiros, resgate, transporte emergencial de pacientes, transporte de órgãos para transplante, e similares, devem poder voar sempre, 24 horas por dia, sete dias por semana!! Até porque torcemos para que os vôos de transporte de órgãos aumentem bastante e os outros diminuam, o que mostraria menos emergências.

2- Helicóptero é solução para quem usa, símbolo de status e, por ser caro, um privilégio de poucos (que querem fugir do trânsito ou ter mais segurança), mas um tormento para a vida da população por onde passam, pousam e decolam, devido ao grande ruído que emitem, causando enorme transtorno aos cidadãos. Já nos reunimos com todos os órgãos envolvidos - ANAC, SRPV, Associação de Pilotos, Associação Brasileira de Aviação Geral (ABAG) e ainda não conseguimos sensibilizá-los para o problema. A população continua sem proteção. Estamos confiantes que, agora, esta Casa e seus Vereadores ajudem-na a reencontrar a merecida paz e tranquilidade.

3- Um ponto que sempre chama muita atenção - e que ficou muito claro nas várias exposições desta Comissão - é o conflito de competência: a Prefeitura legisla sobre o solo e o Governo Federal legisla sobre o ar, como se fosse possível dissociar as duas coisas. Por exemplo, helipontos sobre edifícios seria solo ou ar? Rotas, ou seja, ar, não teriam que levar em consideração se estão passando sobre hospitais e áreas residenciais, que é solo? É urgente que isto mude pois quem sabe da cidade e da vida e da necessidade de seus cidadãos é a Prefeitura!!!

Assim, endossamos definitivamente a idéia trazida na última reunião de 4/Set/2007 que, pelo fato deste tema ser tão controvertido e beneficiar poucos em detrimento de muitos, seja feita uma Audiência Pública (ou várias, se necessário for) antes que o Projeto de Lei seja encaminhado ao plenário desta Casa, para ampla discussão e maior compreensão de suas diferentes variáveis.

Para isto, é importante que se tenha conhecimento antecipadamente da redação final do projeto, com todas as sugestões acatadas e devidamente motivadas por SEMPLA. E também é importante que ANAC, SRPV ( e outros que se fizerem necessários) estejam presentes nestas Audiências Públicas para dar todos os esclarecimentos para as dúvidas que surgirem.

Como, por exemplo:

a) porque foi definido, no artigo 14, que o ruído de helicópteros não pode ultrapassar 95 decibéis? Por que 95 e não 90 ou 100? Deveriam ser apresentados os documentos em que SEMPLA se baseou para chegar a este número.

Da mesma forma, SEMPLA já deveria apresentar as diretrizes para fiscalização desta norma e a punição dos infratores. Se deixar para legislação futura, a lei acaba ficando só no papel!

b) A mesma linha de raciocínio se aplica para a definição da distância entre os helipontos. Porque 500 metros e não 1000? Não foi apresentada justificativa técnica ou de segurança coletiva para esta decisão. Em outros países a lei leva muito mais em consideração a população e seu bem estar.

Reiteramos que deveriam ser apresentados os estudos, normas e documentos em que SEMPLA se baseou para chegar a esta conclusão.

O que nos deixou perplexos é o fato de que, durante a exposição de Sempla na CPE, termos recebido a informação de que, por exemplo, na Lapa, este número ainda vai diminuir mais pois, com 500 metros de distância, não daria para se construir helipontos. Ora, o certo não é manter a lei e os helicópteros que procurem outro caminho ou o certo é prejudicar mais ainda a população!?!?

c) Outro ponto que precisa ser exaustivamente discutido é a ordem das autorizações para o registro de um heliponto: entendemos que primeiro caberia a análise urbanística da Prefeitura, que legisla sobre a cidade, e somente depois o Governo Federal daria seu parecer final.

E, por fim, mas com toda certeza não menos importante, precisamos da ajuda de nossos Vereadores para nos defender da imposição, já feita, de rotas sobre áreas residenciais. Se o argumento das autoridades for que não existe outra possibilidade por causa da proximidade de Congonhas, então que se afastem os helicópteros e não que a população tenha que arcar com o ônus do barulho e poluição 7 dias por semana, 18 horas por dia!



Para mostrar o descontentamento e o desconforto dos cidadãos, estamos anexando um abaixo assinado com cerca de 2.200 assinaturas, dos mais diferentes pontos da cidade!

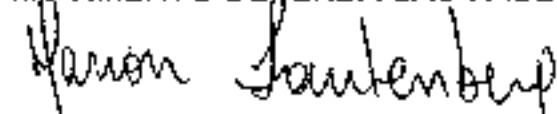
Estamos anexando, também, uma série de notícias de jornais para mostrar que a discussão sobre o problema é antiga e que os acidentes existem, sim. E, por questão de mero acaso, estes acidentes não resultaram em grandes tragédias! Mas precisamos correr estes riscos?

Contando com seu já costumeiro apoio à população, subscrevemo-nos com os mais elevados protestos de estima e consideração.



Lucía Lacrete

MOVIMENTO DEFENDA SÃO PAULO



Marion Lautenberg

SOCIEDADE MORADORES CITY BUTANTÃ / CIDADE UNIVERSITÁRIA

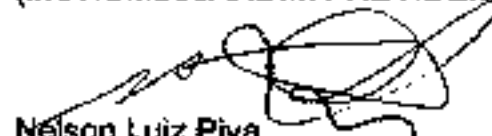


Maria de la Asuncion Blanco

ASSOCIAÇÃO VIVA PACAEMBU POR SÃO PAULO

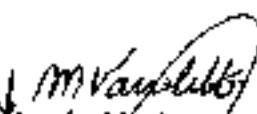


Marcia Vairoletti

ASSOCIAÇÃO DE SEGURANÇA E CIDADANIA - ASSEC  
(MORUMBI/JARDIM PREVIDÊNCIA/VILA SÔNIA)


Nelson Luiz Piva

SOCIEDADE AMIGOS BAIRRO VILA NOCA/JARDIM CECY (PLANALTINHO)



Lygia Horta

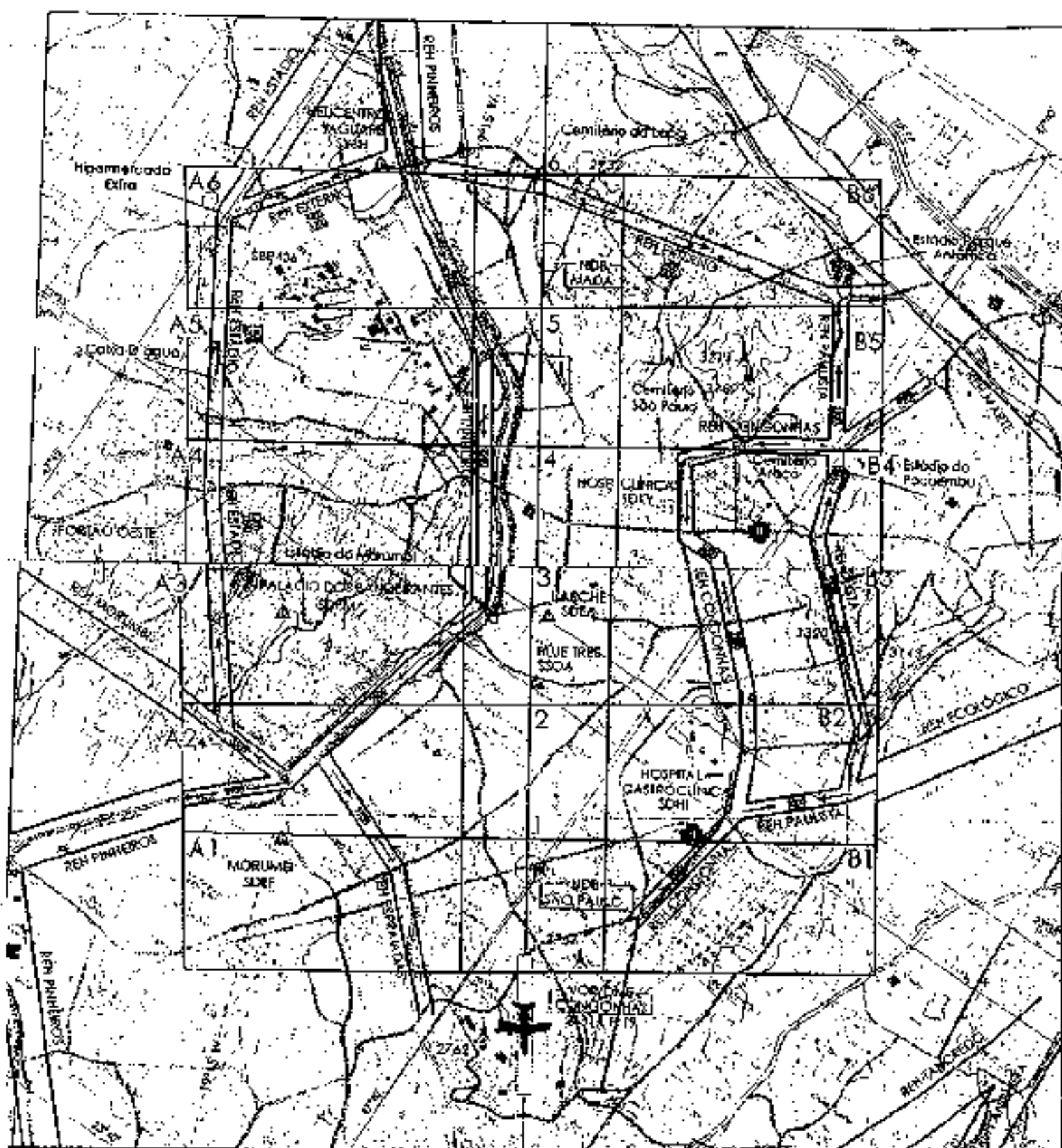
ASSOCIAÇÃO DOS MORADORES E AMIGOS DE MOEMA - AMAM



MORADORES DE MOEMA

ANEXO 2 À AIC 09/05

ÁREA DE APROXIMAÇÃO DA PISTA 17 DO  
AERÓDROMO DE CONGONHAS



ALTITUDE EM MÉS

0 = altitude representada sobre o Nível do Mar

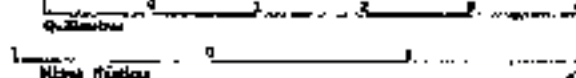
1000 = altitude real

5000 = altitude real

CONTADEIRO RESPONSÁVEL PELO PROJETO: 01/01/05

Projeto de Engenharia de Engenharia - 01/01/05

ESCALA 1:50.000

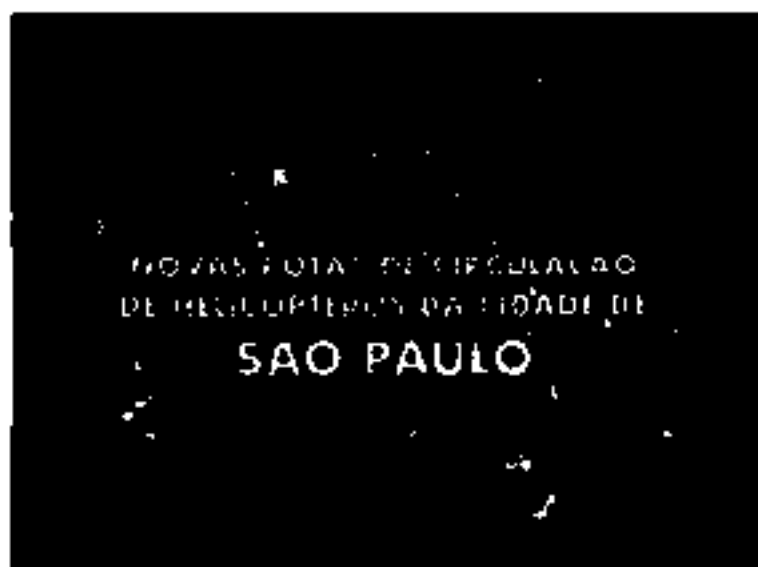


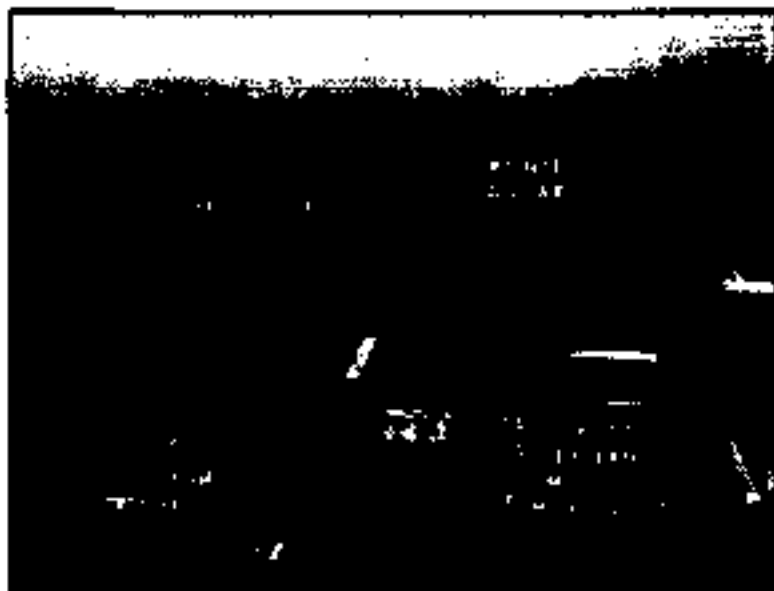
PROJETO DE ENGENHARIA DE ENGENHARIA

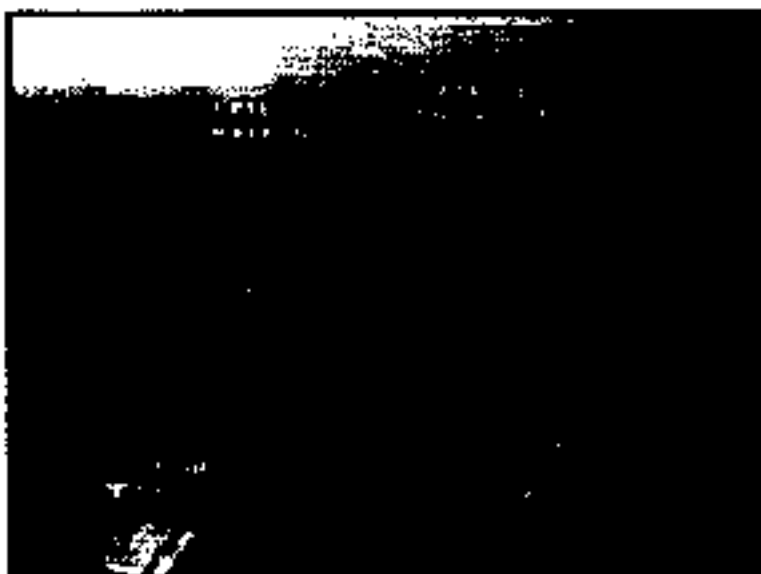
Projeto de Engenharia de Engenharia - 01/01/05

Projeto de Engenharia de Engenharia - 01/01/05

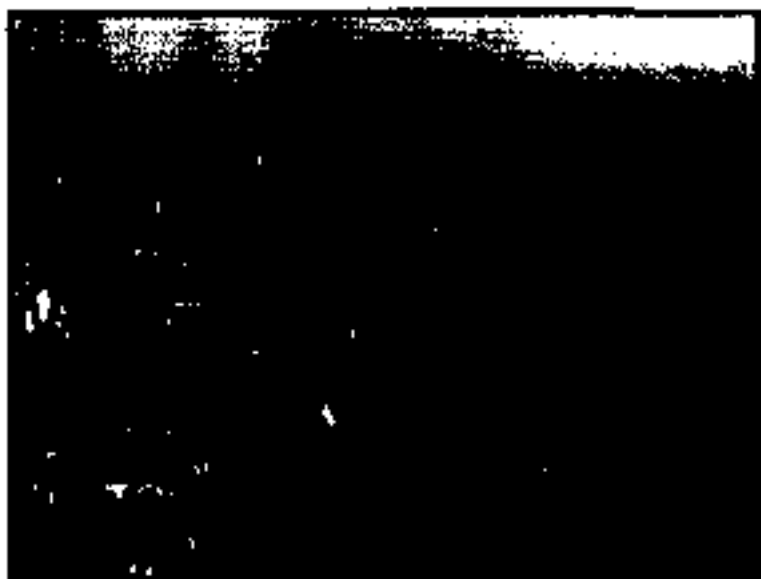
COMANDO DE AERONÁUTICA  
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO  
INSTITUTO DE AERONÁUTICA  
CASA DE AERONÁUTICA DO EXERCÍCIO DE AERONÁUTICA  
AERONÁUTICA - EXERCÍCIO DE AERONÁUTICA  
DE AERONÁUTICA - EXERCÍCIO DE AERONÁUTICA  
CONTADEIRO RESPONSÁVEL PELO PROJETO: 01/01/05  
Projeto de Engenharia de Engenharia - 01/01/05  
Projeto de Engenharia de Engenharia - 01/01/05  
Projeto de Engenharia de Engenharia - 01/01/05











11/09



**ANAC**

Folha nº \_\_\_\_\_

Processo nº 18/2006

Washington O. Viana

Reg. 100.812

**AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
QUARTA GERÊNCIA REGIONAL**

Av. Washington Luiz, s/nº - Aeroporto de Congonhas - Jd. Aeroporto - São Paulo - SP - CEP 04626-01  
Tel. (11)5033-5344 / 5347 - Fax (11)5033-5346 - [anac.gov.br](http://anac.gov.br)

Ofício nº 26/SDIE-2/2007

São Paulo, 13 SET 2007

Ao Excelentíssimo Senhor  
Secretário MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JR.  
Secretaria Municipal de Planejamento - SEMPLA  
Rua São Bento, nº 405 Centro - 17º e 18º andares.  
01011-100 - São Paulo/SP.

Assunto: **Helipontos privados na cidade de São Paulo-SP.**

Sr Secretário,

1. Em função dos inúmeros problemas decorrentes dos registros de heli Cidade de São Paulo - SP, informo a essa Secretaria que a Superintendência de Infra da ANAC (SIE) atuará, quando formalmente comunicada pela Prefeitura Municipal, nas operações dos helipontos privados que não atendam à legislação afeta a esse Governo.
2. Neste contexto, a SIE passará a exigir, como comprovante ao atend posturas municipais constantes da IAC 4301, de 21 dez. 2001, um documento h Municipalidade, no curso dos processos de registro ou renovação de registro de helipor
3. Por outro lado, a proposta de limitação do horário de operação de l privados será implementada pela ANAC, após receber da Prefeitura Municipal int sobre as áreas que estão sujeitas as restrições especiais, ressalvados os casos de in segurança pública, da defesa civil, do atendimento médico-hospitalar e dos consid utilidade pública.
4. No aguardo das documentações pertinentes, visando a adoção das necessárias por parte da ANAC, ressalto que tais medidas não se aplicação à const operação de aeródromos/helipontos públicos, bem como os militares, tendo em vista responsabilidade do Comando da Aeronáutica.
5. Finalizando, coloco à disposição de V.Exa., a Divisão de Infra-Estru. GER-4, através dos telefones: 11- 5033-5355 / 47 / 46 / 70, para realizar as reuniõ fizerem necessárias, uma vez que os novos procedimentos acarretarão em ajustes e esta Gerência Regional e essa Secretaria.

Respeitosamente,

  
JANOR ALFREDO BASILIO DIAS  
Gerente Regional

**ANAC / E**  
60840. 004681 12

Processo nº 18/2006  
Washington O. Viana  
Reg. 100.812

Washington O. Viana  
Assistente Parlamentar  
Reg. 100.812

04/06/07

## RELATÓRIO GRUPO DE ESTUDOS EM RUIDO AEROPORTUÁRIO – GERA/LAVI/COPPE/UFRJ

### RELATÓRIO PARCIAL

#### Parte I: ESTUDO DOS RECEPTORES CRÍTICOS NO ENTORNO DOS AEROPORTOS DE CONGONHAS 15/02/2006

### INTRODUÇÃO

Os distritos no entorno do aeroporto de Congonhas onde se localizam os receptores críticos identificados são: Jabaquara, Campo Belo, Moema e Saúde (ver mapa em anexo). Foram identificados no total, 308 receptores críticos nestes distritos, dentre escolas e hospitais, incluindo todas as unidades de ensino da pré-escola ao 2º grau da rede pública e particular, bem como de saúde e pronto-socorro da rede. O levantamento fundamentou-se nas seguintes fontes de informações:

- Base cartográfica do programa SIGMA, disponibilizada pela INFRAERO;
- Cadastro de escolas da rede pública e particular da Secretaria de Estado da Educação, ano base 2005 ([www.edunet.sp.gov.br](http://www.edunet.sp.gov.br));
- Relação das Unidades da Secretaria Municipal da Saúde por Sub-prefeitura do Município de São Paulo, ano base 2005;
- Mapa de localização de equipamentos urbanos de São Paulo disponível no site [www.geo.sampa.predam.sp.gov.br/principal.asp](http://www.geo.sampa.predam.sp.gov.br/principal.asp)

Foram criados códigos para identificação dos receptores críticos, e numeração dos mesmos, por exemplo: EM120–escola municipal 120 (ver anexos). Inicialmente, foram realizadas simulações acústicas no INM para os 48 receptores localizados dentro da curva de ruído LDN=65dB(A), dentre os 308 identificados anteriormente, com base nos dados do dia médio do mês de janeiro de 2004. Com os resultados destas simulações foi preparado um “caderno de receptores críticos”, incluindo todas as informações levantadas sobre os mesmos e informações acústicas, como um gráfico com os níveis de ruído nas métricas a seguir:

- $L_{Aeq,1h}$  de 1 em 1 hora,
- DNL, Nível Dia -Noite
- $L_{AD}$ , Nível sonoro equivalente calculado durante o período diurno de 7h as 22h
- $L_{AN}$ , Nível sonoro equivalente calculado durante o período noturno

As medições de campo serão realizadas em apenas um receptor com o objetivo de calibrar o método. Para realização das medições sonoras em campo e análise dos dados levantados, será utilizada a cooperação da empresa 01dB. Os dados das medições serão comparados com os resultados das simulações em laboratório.

### COMENTÁRIOS GERAIS SOBRE AS SIMULAÇÕES REALIZADAS NOS RECEPTORES CRÍTICOS

O caso do aeroporto de Congonhas, o DNL se aproxima muito do LAD em todos os casos. Isto se deve ao fato da proibição da movimentação de aeronaves no período de 23:00h às 7:00h da manhã do dia seguinte. Deste modo, a diferença entre o LAN e o LAD em todos os casos se aproxima de 10 dB(A).

Pode-se observar um pico nos níveis de ruído nos horários entre 7:00h e 9:00h e no horário das 19:00h. Nos receptores localizados próximo às cabeceiras os níveis de ruído chegam a ultrapassar 75dB(A), a exemplo do receptor EM120. Como o PEZR de Congonhas está desatualizado em relação aos níveis de ruído reais, resulta que muitas escolas e centros de saúde estão sujeitos a níveis muito mais elevados que o limite permitido, de 65dB(A) (mensurados externamente à edificação).

No caso das escolas, a NBR 10152 estabelece níveis de que os níveis de ruído no interior das salas de aula não ultrapassem 50dB(A). Considerando janelas abertas, isto corresponde a 60dB(A) no ambiente externo.

Para cada receptor estudado, é possível estimar a atenuação necessária para adequar os níveis de ruído ao uso da edificação. Por exemplo, o receptor EM045, tem um pico de

69,5dB(A) no horário de 8h. Em se tratando de uma escola, considerando-se que o nível máximo aceitável no exterior é de 60dB(A) para que a atenuação com a janela aberta seja de 10dB(A), conclui-se que deve-se propor um tratamento acústico nesta edificação para reduzir em 9,5dB(A) os níveis de ruído nas salas de aula.

No caso de um centro de saúde, a exemplo do receptor CS628, o nível máximo aceitável no exterior é de 55dB(A) para que a atenuação com a janela aberta seja de 10dB(A), atendendo à NBR10152 (ver anexo). Já que existe um pico de ruído no horário de 8:00h correspondendo a DNL=70,5dB(A) isto implica na necessidade de atenuação de 15,5dB(A) no tratamento acústico da edificação, para que a norma seja cumprida.

Folha nº 705 do  
Processo nº 18/2006  
Vinte e dois O. Viana  
Reg. nº 10.112

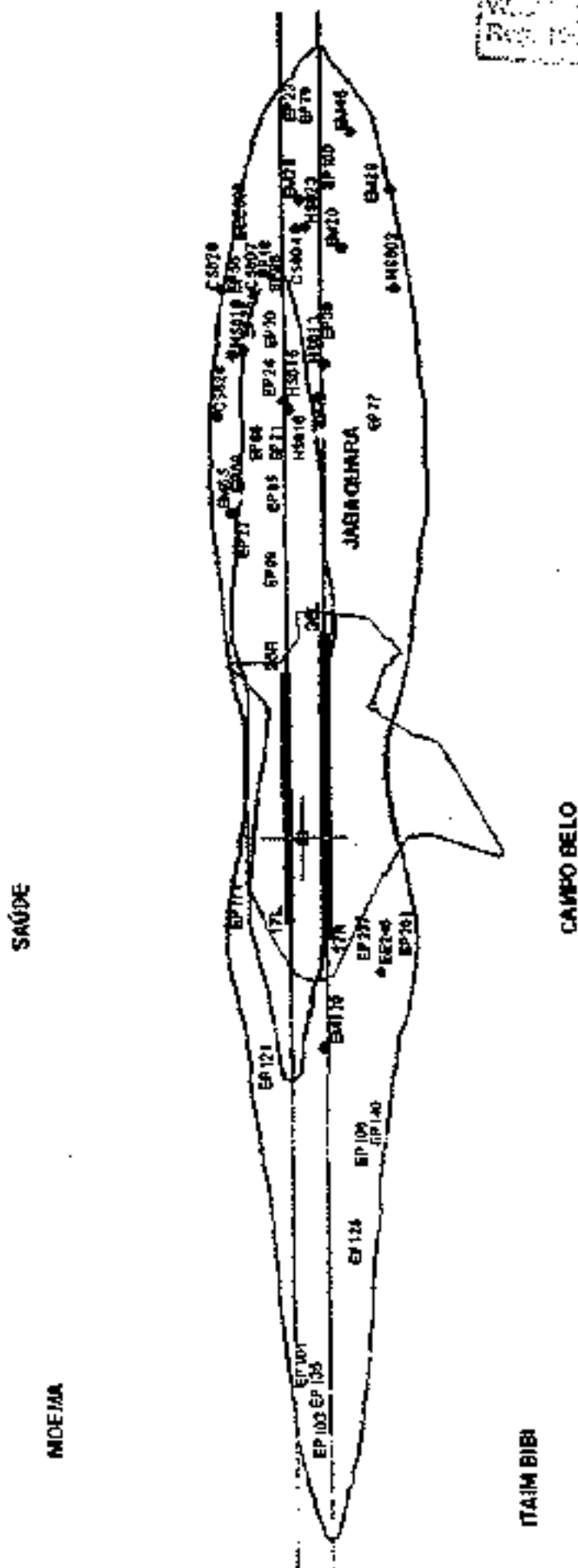
**ANEXO 1 EXTRATO DA NORMA NBR10152**  
**Tabela 1 - Valores dB (A)**

| Locais   | Interior<br>dB(A) | Exterior<br>Janela<br>Aberta<br>dB(A) |
|--|-------------------|---------------------------------------|
| <b>Hospitais</b>                                   |                   |                                       |
| Apartamentos, Enfermarias, Berçários, Cent. cirur. | 35 - 45           | 45-55                                 |
| Laboratórios, Áreas para uso do público            | 40 - 50           | 50-60                                 |
| Serviços   | 45 - 55           | 55-65                                 |
| <b>Escolas</b>                                     |                   |                                       |
| Bibliotecas, Salas de música, Salas de desenho     | 35 - 45           | 45-55                                 |
| Salas de aula, Laboratórios                        | 40 - 50           | 50-60                                 |
| Circulação   | 45 - 55           | 55-65                                 |
| Pavilhões fechados para espetáculos e ali.esport.  | 45 - 60           | 55-70                                 |

Notas: a) O valor inferior da faixa representa o nível sonoro para conforto, enquanto que o valor superior significa o nível sonoro aceitável para a finalidade.

b) Níveis superiores são estabelecidos nesta tabela são considerados de desconforto, sem necessariamente implicar risco de dano à saúde (ver Nota 2 do Capítulo 1).

Figura 1- Unidades de ensino e saúde localizadas dentro da área de curva de ruído DNL 65dB(A)



Folha nº 707 de  
Processo nº 18/2006  
Walter D. Viana  
Reg. 197/2002



Recibido em 17/04/07

Folha nº 31  
Processo nº 18/2006  
Washington O. Viana  
Reg. 103.042

Ao  
Exmo. Sr.  
Waldir Pires  
MD, Ministro de Estado da Defesa

Assunto: Propostas preliminares do GTI

Senhor Ministro:

O Grupo de Trabalho Intermínisterial, criado pela Portaria nº 1.670/MD, de 16 de novembro de 2006, vem à Vossa Excelência explicitar que considera a gestão do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro uma questão de Estado e sob sua responsabilidade deve permanecer.

E como foi constituído para realizar diagnóstico e análise do SISCEAB, identificando problemas e propondo soluções, sugere que:

1. O Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro permaneça integrado e suas facilidades técnico-operacionais sejam compartilhadas;
2. Criação de um organismo civil, subordinado ao Ministro da Defesa, com gestão própria, o qual será o responsável pela gestão das operações aéreas da Aviação Civil no Espaço Aéreo Brasileiro, e pela interatividade com os demais atos da sociedade;
3. Obrigatoriedade de um planejamento conjunto entre as áreas afetas ao Sistema de Aviação Civil Brasileiro, evitando que volte a ocorrer hiato entre a Gestão Pública e a Gestão Privada;
4. Reformulação das carreiras, das suas respectivas remunerações, afetas ao controle do espaço aéreo brasileiro de um modo adequado às necessidades do novo modelo institucional a ser adotado, corrigindo as distorções existentes;
5. Revisão e readaptação da formação e capacitação dos profissionais ligados ao controle do espaço aéreo brasileiro, objetivando atender às necessidades do Sistema, prevendo o crescimento da aviação civil;
6. Contratação de profissionais para a área de controle do espaço aéreo brasileiro, que deverá adequar-se à nova estrutura sistêmico-organizacional;
7. Estudar o redesenho do Espaço Aéreo Brasileiro, no sentido de adequá-lo ao crescimento da Aviação Civil;
8. Auditoria técnica, independente e imediata, para avaliar os problemas e as necessidades do Sistema relativas a pessoal, atualização tecnológica, infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;
9. Implementação de Auditorias Operacionais periódicas, com participação ativa dos operadores visando antecipar situações que possam levar o Sistema a uma operação inadequada;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the document, including a large signature on the right and several initials on the left.

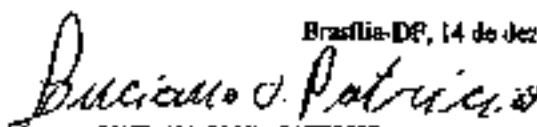
10. Implementação das Resoluções do CONAC e ativação dos Conselhos Consultivos da ANAC e de Desenvolvimento da Aviação Civil (Portaria L007/MD-2003);

11. Criação de uma Comissão de Coordenação, oriunda do presente Grupo de Trabalho Interministerial, para acompanhamento da implementação de todas as medidas aprovadas;

12. Compromisso político das instituições componentes do GTI em viabilizar as ações recomendadas, especialmente no que tange à total implementação das mesmas;

13. Revisão das normas que tratam das tarifas aeronáuticas e aeroportuárias, para adequação das novas necessidades do sistema de aviação civil, por meio da análise das rubricas com destinação vinculada dos recursos dos fundos aeronáutico e aeroportuário, buscando o equilíbrio do sistema.

Brasília-DF, 14 de dezembro de 2006.



LUCIANO OLIVA PATRÍCIO  
Ministério da Fazenda



EDUARDO CORTINNO GUERRA  
Ministério da Fazenda



WALTER BRIGUERA EMURA  
Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

ALEXANDRE LAMEIRAS CARVALHO  
Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

CLESO JOSÉ DA FONSECA FILHO  
Advocacia-Geral da União

SÉRGIO EDUARDO DE F. TAPETY  
Advocacia-Geral da União

ALVARO EDUARD FINJEIRO DA COSTA  
Comissão de Aeronáutica

com anexo 2.

MARCO ANTONIO CAETANO  
Agência Nacional de Aviação Civil

**MINISTÉRIO DA FAZENDA**

Que as atas referentes a criação de órgão, reformulação de carreira e revisão de normas tarifárias não podem ser tomadas como diretrizes absolutas até que sejam devidamente qualificadas seus custos vis a vis outras alternativas ainda não apresentadas.

*B*

**COMANDO DA AERONÁUTICA**

Considera que a adequação dos recursos, salariais e estruturas das organizações existentes é solução para as deficiências conjunturais no Sistema de Controle do Espaço Aéreo e para assegurar o seu contínuo aperfeiçoamento futuro, de acordo com as necessidades dos usuários.

Portanto, o Comando da Aeronáutica não concorda com a criação de uma nova organização vinculada ao Ministério da Defesa, porque não é solução para o problema e implica em maiores custos e no prejuízo à eficiência do sistema integrado.

Além disso, o Comando da Aeronáutica considera que o item sobre o compromisso político das instituições excede a competência atribuída ao grupo.

Finalmente, é importante que esta resolução seja enviada em conjunto com o documento original, para que a assessoria do Comando da Aeronáutica no GTI fique pariente, sobre pena de termos impuados a péssima de omissões em tão importante trabalho.

*on line*  
*[Handwritten signatures and initials]*

**VALDIR JOSÉ PEREIRA BRAGA**  
Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária

**WILTON FERREIRO**  
Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária

**JOSÉ CARLOS BOTELHO**  
Sindicato Nacional dos Trabalhadores em Proteção ao Voo

**FRANCISCO JOSÉ DA S. CARDOSO**  
Sindicato Nacional dos Trabalhadores em Proteção ao Voo

**CÉLIO REGIÊNIO FERREIRO JUNIOR**  
Sindicato Nacional dos Avionistas

**ELAGNÓ LEMOS SILVA DE TOLEDO**  
Sindicato Nacional dos Avionistas

**ANCHETA DELCROS**  
Sindicato Nacional das Empresas Aeronáuticas

**GEORGE ERMAKOFF**  
Sindicato Nacional das Empresas Aeronáuticas

**Observação:**

- As sugestões apresentadas foram aprovadas pelos componentes do grupo de trabalho com as seguintes ressalvas:

**ADVOCACIA -GERAL DA UNIÃO E MISTÉRIO DO PLANEJAMENTO**

Resolva-se que a eventual adoção das reconhecidas formuladas deverá ocorrer no ambiente institucional competente, com observação das condições legais, regulamentares e financeiras pertinentes.

*[Handwritten signatures and initials]*



SIE – Superintendência de Infra-Estrutura Aeroportuária  
GGIT – Gerência Geral de Infra-Estrutura Técnica

---

*Agenda da 4ª  
An. Adv. Pleno*

**CPE – Comissão Parlamentar de Estudos  
Aeroporto de Congonhas – 02/10/2007  
Câmara Municipal de São Paulo**

***Área de Segurança de Final de Pista  
Aeroporto de Congonhas***

**Paulo Jorge de Medeiros Vieira**

Gerente Geral de Infra-Estrutura Técnica

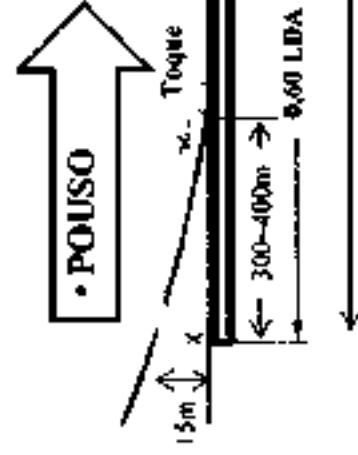
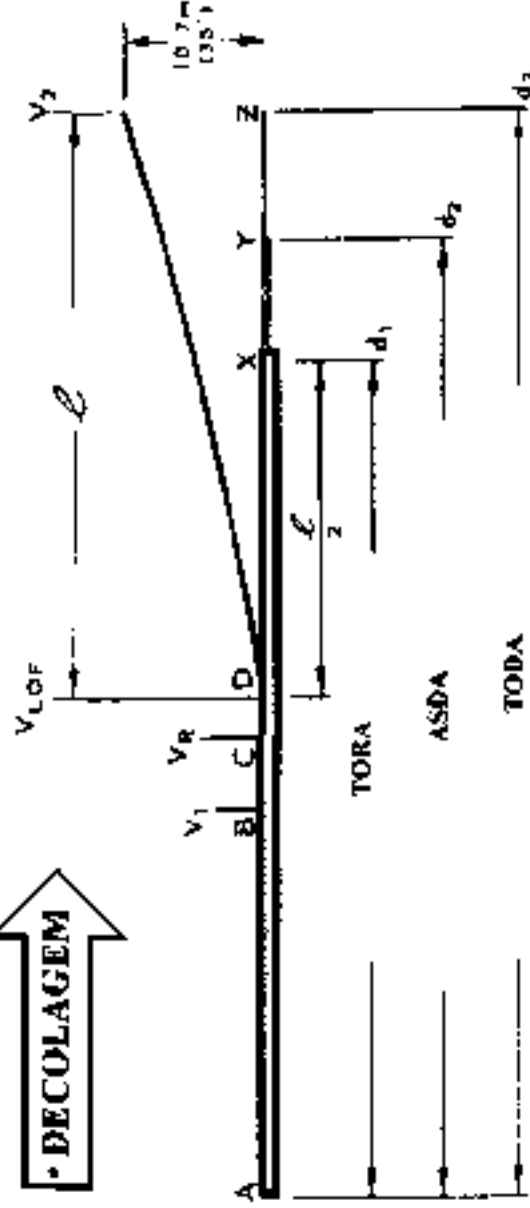
**AUDITOR DA ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL**

Tel.: 21-3814.6711

Fax.: 21-3814.6860

*paulo.jorge@anac.gov.br*

## 1. Operações a Proteger



• POUZO

### O QUE PROTEGER:

✓ Pessoas:

- Passageiros
- Tripulantes, funcionários
- Cidadãos

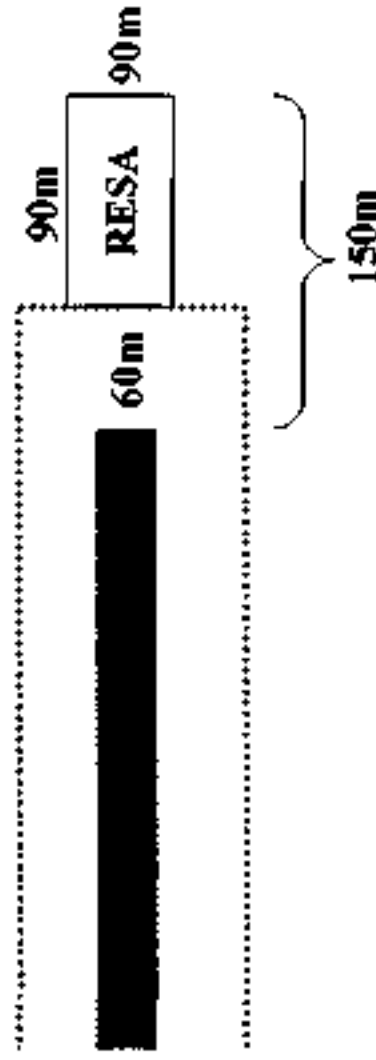
✓ Bens:

- Aeronaves
- Equipamentos
- Propriedades

## 2. Anexo 14 (Vol I) - OACI - Aeródromos

### *Dimensions of runway end safety areas*

- 3.5.2 A runway end safety area shall extend from the end of a runway strip to a distance of at least 90 m.
- 3.5.4 The width of a runway end safety area shall be at least twice that of the associated runway.





### 3. Área de segurança de fim de pista-Implementação

- **Regulamentos:**
  - Internalizar de forma clara os SARPs / OACI
  - Referencia Anexo 14 à Convenção de Aviação Civil Internacional
  - Viabilidade técnica-operacional e financeira => programas de implementação
- **Aspectos a Considerar:**
  - Desativação ou reposicionamento de pista e preparação de áreas
  - Redução no comprimento de pista – função de aeronaves e utilização
  - Combinação das anteriores
  - Ajustes em distâncias declaradas e
  - Prática nos USA / FAA:
    - Uso de EMAS – Engineered Material Arresting System





## AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

PORTARIA Nº 1.032, DE 27 DE SETEMBRO DE 2007

Determina a adoção de medidas para aumento da proteção das pistas do Aeroporto de Congonhas, em caso da ocorrência de saídas de pista e da outras providências.

O DIRETOR-PRESIDENTE DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foram outorgadas pelo art. 4º-B do Regulamento Interno, pelos incisos XXI e XXX, do art. 8º, da lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, bem como pelo inciso VII do Art 11 e incisos XXI e XXXI do Art 4º, Anexo I, do Decreto nº 5737, de 20 de março de 2006, na forma do que dispõe o inciso I do artigo 101, do Regulamento Interno (Resolução nº 1, de 18 de abril de 2006).

Considerando o disposto no inciso I do art. 47 da Lei nº 11.182, de 2005, que determina que os regulamentos, normas e demais regras em vigor serão gradativamente substituídas por regulamentação a ser editada pela ANAC;

Considerando que as provisões do Anexo 14, Volume 1 (Aerônomos), da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI não são de aplicação direta, conforme contido no item 3.3.1.1. do Doc 9734 (Safety Oversight Manual), Part A (The Establishment and Management of a State's Safety Oversight System), a qual atribui aos Estados Contratantes a responsabilidade de desenvolver regulamentação própria, contendo os elementos necessários para garantir os níveis de segurança preceituados pelos Anexos à Convenção;

Considerando a necessidade de se adequar a infra-estrutura do Aeroporto de Congonhas de modo a aumentar os níveis de segurança das operações, nos caso de ocorrência de saídas de pista, em conformidade com decisão do Excmo. Sr. Presidente do CONAC, Ministro de Estado da Defesa;

Considerando o que consta da RSV (A) 53 - A / 07 - CENIPA (cópia em anexo), de 17 de setembro de 2007, de cumprimento obrigatório, conforme estabelece o item 1.5 da NSMA 3-9, de 30 de janeiro de 1996, que orienta a ANAC a determinar a implantação de REEA em conformidade com os padrões técnicos estabelecidos pelo Anexo 14 da OACI.



## AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

PORTARIA N° 1.032, DE 17 DE SETEMBRO DE 2007

Determina a adoção de medidas para aumento da proteção das pistas do Aeroporto de Congonhas, em caso da ocorrência de salidas de pista e da outras providências.

Resolve, "ad referendum" da Diretoria:

Art. 1º Determinar a adoção de área de segurança de final de pista nas duas pistas de pouso e decolagem do Aeroporto de Congonhas, em conformidade com os padrões estabelecidos pelo Anexo 14 à Convenção de Aviação Civil Internacional

§ 1º - A avaliação técnica e operacional das implicações em posicionamento de auxílios rádio e visuais indicadores das áreas cabeceiras, adequações de procedimentos e implementação das medidas correlatas ficam a cargo do DECEA - Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

§ 2º - A demarcação das novas posições de cabeceiras, sinalização e balizamento luminoso, fica a cargo do INFRAERO, que deverá conduzir suas ações de forma sincronizada com as medidas pertinentes ao DECEA.

§ 3º - Fica encaregada a SIE - Superintendência de Infra-Estrutura Aeroportuária de conduzir a necessária coordenação e harmonização das providências a cargo dos órgãos.

Art. 2º Enquanto não forem concluídas as implementações das medidas descritas no artigo anterior, deverá permanecer em vigor a medida migradora de redução das distâncias declaradas das pistas de pouso e decolagem do Aeroporto de Congonhas, sem a alteração da sinalização e dos procedimentos de aproximação, mantendo-se os seguintes valores:

- a) Pista 17R-35L - TODA = TORA = ASDA = LDA = 1.640 m.
- b) Pista 17L-35R - TODA = TORA = ASDA = LDA = 1.195 m.

Art. 3º Esta Decisão entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

MILTON ZUANAZZI



## AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

### AVISO DE CONSULTA PÚBLICA

O DIRETOR-PRESIDENTE DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, no uso das atribuições que lhe confere o art. 2º-B do Regimento Interno, o art. 16 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e na forma do disposto no art. 8º, incisos XX, XXI e XXX, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e no art. 45 do Anexo ao Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006,

Resolve, "ad referendum" da Diretoria:

Art. 1º Fica instaurada Consulta Pública para edição de orientações para implantação de área de segurança de final de pista nos aeródromos públicos brasileiros, cujo texto pode ser acessado no site da Agência Nacional de Aviação Civil, na rede mundial de computadores, no endereço <http://www.anac.gov.br/transparencia/consultasPublicas.asp>.

Art. 2º As sugestões deverão ser encaminhadas à Superintendência de Infra-Estrutura Aeroportuária no endereço [consultapublica.res@anac.gov.br](mailto:consultapublica.res@anac.gov.br), utilizando o formulário próprio disponível no endereço descrito no art.1º.

Art. 3º O prazo para contribuições e manifestação dos interessados finda às 18:00h (dezoito horas) do dia 31 de outubro de 2007.

Art. 4º Ficado o prazo estipulado no artigo 3º a Agência Nacional de Aviação Civil poderá articular-se com os órgãos e entidades envolvidas e com aqueles que tenham comprovado interesse na matéria, para que indiquem representantes das discussões posteriores, visando à decisão final.

Art. 5º Esta convocação entra em vigor na data de sua publicação.

MILTON ZUANAZZI



SIE – Superintendência de Infra-Estrutura Aeroportuária  
GGIT – Gerência Geral de Infra-Estrutura Técnica

#### 4. Aeroporto de Congonhas - Adequações



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

**PUBLICAÇÕES AERONÁUTICAS ANTES DE 15/09/07**

**DISTÂNCIAS DECLARADAS, AUXÍLIOS VI:  
DECLARED DISTANCES, VISUAL AIDS**

| <b>RWY</b> | <b>TORA(m)</b> | <b>ASDA(m)</b> | <b>TODA(m)</b> | <b>LDA(m)</b> |
|------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| <b>17R</b> | 1940           | 1940           | 2440           | 1810          |
| <b>35L</b> | 1940           | 1940           | 2440           | 1880          |
| <b>17L</b> | 1435           | 1435           | 1435           | 1435          |
| <b>35R</b> | 1435           | 1495           | 1435           | 1435          |

## 5. Aeroporto de Congonhas

- **Medidas Implementadas:**
  - Declaração de novas Distâncias Disponíveis
    - Pista Principal – TORA=TODA=ASDA=LDA = 1640m
    - Pista Auxiliar – TORA=TODA=ASDA=LDA=1195m





## 6. Aeroporto de Congonhas - Adequações

- **DECEA – Procedimentos e Auxílios a Aproximação e Pouso:**
  - Indicadores de rampa – ILS e PAPI - reposicionamento
  - Procedimentos de aproximação – projeto, ensaio, homologação e divulgação / publicação
- **Administração Aeroportuária - INFRAERO:**
  - Reposicionamento dos indicadores de pista – pintura e luzes
- **ANAC:**
  - Harmonização e compatibilização de cronogramas de atividades
  - Revisão de características físicas e operacionais - homologação
  - Coordenação e fiscalização de operadores aéreos e aeroportuário
- **EMAS:**
  - questão a ser estudada



SIE – Superintendência de Infra-Estrutura Aeroportuária  
GGIT – Gerência Geral de Infra-Estrutura Técnica

---

**CPE – Comissão Parlamentar de Estudos  
Aeroporto de Congonhas – 02/10/2007  
Câmara Municipal de São Paulo**

***Obrigado!***

**Paulo Jorge de Medeiros Vieira**

Gerente Geral de Infra-Estrutura Técnica

**AUDITOR DA ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL**

**Tel.: 21-3814.6711**

**Fax.: 21-3814.6860**

***paulo.jorge@anac.gov.br***



CEP 0 Nebulosidade variável e temperaturas baixas na Capital.

15°C 110km/h (33)

0 3 1 2



Busca:



Secretaria Municipal de Planejamento

Folha nº 1662 do

Curso Secretarias

Processo nº 18/2006

Wladimir O. Viana

Nº 1000012

Menu de Acesso

- ▶ Página Inicial
- ▶ Institucional
- ▶ Organograma
- ▶ Estrutura
- ▶ Mapas e Dados
- ▶ Utilidades
- ▶ Notícias
- ▶ Entre em Contato

Solicitações

Login

Senha

OK

- Esqueci minha senha
- Como funciona?
- Quero me cadastrar

Endereço

Rua São Bento, 405  
Centro (17ª e 18ª andares)  
Telefone: (11) 3291-4850

## Utilidades

### Helipontos: Consultas públicas

02/02/2007 - Planejamento

Consulta Pública é prorrogada por mais 30 dias

A Secretaria Municipal de Planejamento (Sempla) divulga nesta sexta-feira, 2 de fevereiro, a prorrogação por 30 dias, do prazo da consulta pública da minuta de projeto de lei, elaborada pelo Grupo de Trabalho Intersесси constituido pela Portaria nº 19/SEMPLA/2006, que estabelece normas relativas à implantação, à construção e à reforma com ou sem ampliação de área construída, para instalação e funcionamento de aeródromos, helipontos, heliportos similares, no Município de São Paulo, com fundamento nos artigos 119 e 120 da Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2007, e nos artigos 157 e 158 da Lei nº 13.885/04.

A relevância da matéria recomenda a sua ampla divulgação, a fim de que todos possam contribuir para aperfeiçoamento. Eventuais sugestões poderão ser encaminhadas por escrito, com identificação do autor e endereço telefônico para comunicação, ao Departamento Técnico do Uso do Solo, na Rua São Bento nº 405, 17º andar, sala CEP 01011-100, São Paulo - SP. FAX: (11) 3291-4996, com a indicação "sugestões ao projeto de lei sobre helipontos".

#### MINUTA DE PROJETO DE LEI

Estabelece normas relativas à implantação, à construção e à reforma com ou sem ampliação de área construída para instalação e funcionamento de aeródromos, helipontos, heliportos e similares, no Município de São Paulo, com fundamento nos artigos 119 e 120 da Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2007, e nos artigos 157 e 158 da Lei nº 13.885/04.

A Câmara Municipal de São Paulo.

Art. 1º - Aplicam-se à implantação, à construção e à reforma, com ou sem ampliação de área construída, para instalação e funcionamento de aeródromos, helipontos, heliportos e similares no Município de São Paulo, as disposições previstas nesta lei, sem prejuízo das demais legislações pertinentes.

Art. 2º - Para os efeitos desta lei utilizam-se as seguintes definições:

- I. AERÓDROMO: toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves;
- II. AERÓDROMO PRIVADO: aeródromo civil que só poderá ser utilizado com permissão do seu proprietário, sendo sua exploração comercial;
- III. HELIPORTO: aeródromo destinado exclusivamente a helicópteros. Área homologada ou registrada, ao nível do terreno ou elevada, utilizada para pouso ou decolagem de helicópteros;
- IV. HELIPONTO PRIVADO: heliponto civil destinado ao uso de helicópteros de seu proprietário ou de pessoas por ele autorizadas, sendo vedada sua utilização em caráter comercial;
- V. HELIPORTOS: helipontos dotados de instalações e facilidades para apoio de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas, tais como pátio de estacionamento, estação de passageiros, locais de abastecimento, equipamentos de manutenção, etc.
- VI. ÁREA DE POUSO E DECOLAGEM: área do heliponto ou heliporto, com dimensões definidas, onde o helicóptero entra ou decola;
- VII. ÁREA DE POUSO E DECOLAGEM DE EMERGÊNCIA PARA HELICÓPTEROS: área de pouso e decolagem construída e homologada que poderá ser utilizada para pouso e decolagem de helicópteros, exclusivamente em caso de emergência ou calamidade;
- VIII. CORREDOR AÉREO DE CIRCULAÇÃO DE HELICÓPTEROS (CH): espaço aéreo para o qual deverá ser construído o

Processo nº 18/2006

Washington O. Viana

Fls. 160,812

tráfego de helicópteros;

IX. OPERAÇÃO DIURNA: operações conduzidas entre o nascer e o pôr-do-sol;

X. OPERAÇÃO NOTURNA: operações conduzidas entre o pôr-do-sol e o nascer;

XI. NÍVEL DE PRESSÃO SONORA: relação logarítmica entre dois valores de pressão sonora, um dos quais convém como referência;

XII. DECIBEL: divisão de uma escala logarítmica cujos valores são vinte vezes o logaritmo decimal da relação valor de pressão considerado, e um valor de pressão especificado, tomando como referência e expresso na unidade;

XIII. NÍVEL DE PRESSÃO SONORA EM dB(A): nível de pressão sonora em cuja medição é utilizado o circuito de peso tipo "A" conforme IEC 651.

Art. 3º - A implantação de novos aeródromos, heliportos, helipontos e similares, fica condicionada ao atendimento dos artigos 157 e 158 da Lei nº 13.885/04.

Art. 4º - Todos os aeródromos, heliportos, helipontos e similares, deverão obedecer aos parâmetros de ruído descritos nos Quadros 2C, 2E e 2H anexos à parte III da Lei nº 13.885/04.

Art. 5º - Todo projeto para construção ou reforma para a implantação de aeródromos, heliportos, helipontos e deverá ser precedido de diretrizes prévias emitidas pela Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTLU.

Parágrafo Único - Fica atribuída à Comissão de Análise Integrada de Projetos de Edificações e de Parcelamento CAIEPS, criada pelo Decreto nº 41.864, de 4 de abril de 2002, a competência para a análise dos projetos de "caput" deste artigo, a qual elaborará o relatório que será submetido à apreciação da Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTLU.

Art. 6º - Ficam proibidas, no Município de São Paulo, a implantação, a construção e a reforma, com ou sem alteração de área, para a instalação de aeródromos, heliportos, helipontos e similares em:

- I. zonas especiais de preservação - ZEP;
  - II. zonas de proteção e desenvolvimento sustentável - ZPDS, exceto em hotéis de turismo, classificados de acordo com o Quadro nº 5A, anexo à parte III da Lei nº 13.885/04;
  - III. zonas de lazer e turismo - ZLT, exceto em hotéis de turismo, classificados como nR4, conforme o Quadro anexo à parte III da Lei nº 13.885/04;
  - IV. nas zonas exclusivamente residenciais - ZER e faixas de quadras a elas lideiras;
  - V. nas zonas exclusivamente residenciais de proteção ambiental - ZERP e faixas de quadra a elas lideiras;
  - VI. nas vias locais das zonas mistas de proteção ambiental - ZMip;
  - VII. nas zonas especiais de preservação ambiental - ZEPAM;
  - VIII. nas zonas especiais de preservação cultural - ZEPEC;
  - IX. nas zonas especiais de produção agrícola e de extração mineral - ZEPAG, exceto em hotéis de turismo, classificados como nR4, conforme o Quadro nº 5A, anexo à parte III da Lei nº 13.885/04;
  - X. nas zonas especiais de interesse social - ZEIS - 4;
  - XI. nas zonas de centralidades lineares ZCLZ - I, ZCLZ - II;
  - XII. nas vias locais das zonas mistas - ZM;
  - XIII. nas vias com largura inferior a 12 (doze) metros, em qualquer zona de uso;
  - XIV. numa faixa de 500,00m (quinhentos metros) contornando os perímetros das zonas exclusivamente residenciais ou ZERP;
  - XV. em um raio de 500,00m (quinhentos metros) de orelhão existente e regularmente aprovado pela Câmara Municipal de São Paulo;
  - XVI. em todas as edificações utilizadas para uso residencial, categorias R1, Rb e Rv;
  - XVII. em um raio de 500,00m (quinhentos metros) de estabelecimentos de ensino seriado, de educação profissional, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, pronto-socorros, creches, asilos, hospitais, sanatórios, casas de repouso e geriátricas, torres, antenas ou demais equipamentos urbanos de interesse público existentes.
- Parágrafo Único - A existência das atividades estabelecidas no item XVII deverá constar do Estudo de Impacto de Vizinhança e caberá à CTLU, criada a CAIEPS, a determinação das distâncias a serem observadas das atividades, em função da localização das mesmas, do tipo de heliponto e do ruído previsto para o mesmo, considerando o padrão de projeto.
- Art. 7º - O disposto nos artigos 6º e 8º não se aplicam à instalação de helipontos e/ou heliportos em hospitais públicos de policiamento e segurança e em imóveis da administração pública federal, estadual e municipal, des

respeitivas edificações sejam regulares e que o projeto receba parecer favorável da Câmara Técnica de L Urbanística - CTLU, ouvida a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Art. 3º - Fica proibida a instalação de novos helipontos nas quadriculas nº 1 a 6, do mapa anexo, correspondente da pista RWY 17 do Aeroporto de Congonhas, conforme AIC nº 09/2005, emitida pela Agência Nacional de Aviação ANAC, que passa a fazer parte integrante desta lei.

Art. 4º - Os projetos de implantação, construção e/ou reforma, com ou sem aumento de área construída instalação de helipontos, ou similares, deverão atender aos seguintes requisitos:

I. No caso de implantação nova, a taje de pouso e decolagem deverá observar recuos de frente, fundos e laterais de 10,00m (dez metros) em relação às divisas do lote;

II. No caso de implantação sobre edificação existente e regular, com uso misto, ou com qualquer outra categoria não residencial, a área de pouso e decolagem do heliponto deverá observar, em relação às divisas do lote, a frente, fundos e laterais mínimos de 10,00m (dez metros) em relação às divisas do lote;

III. Apresentar de Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, que deverá obedecer ao disposto no artigo 11 desta lei;

IV. Apresentar documento emitido pela ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil, autorizando a construção e o uso do heliponto no local;

V. Informar o número de pousos e decolagens previstos para o local;

VI. Apresentar planta de situação contendo todos os helipontos, estabelecimentos de ensino seriado, de educação escolar, faculdades, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, pronto-socorros, creches, orfanatos, sanatórios, casas de repouso e geriátricas, torres, antenas ou demais equipamentos urbanos de uso público, existentes em uma faixa envoltória de 500,00m (quinhentos metros) do local objeto do pedido de análise;

VII. Apresentar planta de localização, numa escala de 1:500 ou 1:1000, contendo área de pouso, superfície de aproximação e de saída, superfície de transição, indicadores de vento, vias públicas, etc;

VIII. Indicar gabarito do heliponto;

IX. Planta baixa da área de pouso, contendo informações sobre cerca de segurança, equipamento contra incêndio, etc;

X. Indicar o helicóptero de projeto (maior helicóptero que será usado, quanto ao peso, dimensões e número de passageiros, etc);

XI. Apresentar corte longitudinal, contendo as superfícies de aproximação e de saída, com obstáculos abaixo destas;

XII. Apresentar corte transversal contendo as superfícies de transição, com obstáculos abaixo destas;

XIII. Para os helipontos elevados, além dos itens anteriores deverão ser apresentados os seguintes documentos:

a. Corte transversal do prédio, aprovado pela autoridade municipal competente;

b. Planta baixa das instalações onde estará a área de pouso;

c. Localização das instalações contra incêndios;

d. Planta das grades de proteção laterais da área de pouso;

e. Ata de assembleia, registrada em cartório, indicando que todos os condôminos concordam com a instalação do heliponto no edifício;

f. Cálculos estruturais da última taje, considerando as cargas permanentes acidentais comuns e as de impacto do helicóptero de projeto (os desenhos deverão obedecer aos padrões ABNT).

Art. 10 - Os helipontos fixos, os helipontos dotados de instalação para abastecimento, reparos, manutenção e outros, deverão obedecer aos seguintes parâmetros:

I. Somente poderão ser implantados na zona ZPI - zona predominantemente industrial;

II. Área mínima de lote = 5.000m<sup>2</sup>

III. Frente mínima do lote = 50,00m

IV. Recuos mínimos de 10,00m de todas as divisas do imóvel;

V. Deverão apresentar um Estudo de Viabilidade Ambiental - EVA, aprovado pela Secretaria Municipal do Verde e do Ambiente - SYMA;

VI. Deverá atender aos parâmetros de incomodidade descritos nos Quadros 2C, 2E a 2H, anexos à parte III do Decreto nº 13.885/04.

VII. A licença de funcionamento deverá ser renovada a cada ano obedecendo ao disposto nesta lei para os helipontos, e condicionada à aprovação do EVA pela Secretaria Municipal do Verde e do Ambiente - SYMA.

§ 1º - Os helipontos e similares, de que trata o "caput" deste artigo, poderão funcionar durante todos os dias do ano no horário das 6 (seis) às 23 (vinte e três) horas;

§ 2º - O horário de funcionamento de helipontos privados localizados no território do Município de São Paulo, de

apenas a pousa e decolagem de helicópteros, deverá ser em locais onde o nível de funcionamento da principal, das 7 (sete) às 22 (vinte e duas) horas, desde que possuam autorização para operação diária e noturno pela ANAC, conforme definição constante do artigo 2º da presente legislação;

§ 3º - A Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTLU poderá estabelecer horários mais restritivos que previstos nos § 1º e 2º deste artigo, de acordo com a localização, as regras de zoneamento e as condições de fita e funcionamento dos helipontos e heliportos tratados neste artigo.

Art. 11 - O EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança, exigido no item III do artigo 9º, desta lei, deverá contemplar positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e proximidades, incluindo a análise, dentre outras, das seguintes questões:

- a) adensamento populacional;
- b) equipamentos urbanos e comunitários;
- c) uso e ocupação do solo;
- d) geração de tráfego e demanda por transporte público;
- e) ruído emitido pelo pouso e decolagem de helicópteros no heliponto ou heliporto, com base no maior ruído previsto para o local;
- f) ruído de fundo do local de implantação, medido em dia útil, durante o período proposto para funciona heliponto ou heliporto;
- g) ventilação e iluminação;
- h) paisagem urbana e patrimônio natural e cultural;
- i) definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, bem como daquelas intensificadoras dos impactos.

Art. 12 - O Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, deve demonstrar, em planta, todos os helipontos existentes no raio de 500,00m (quinhentos metros) do heliponto objeto do estudo.

Art. 13 - O Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, deverá abranger uma área de raio de 250,00m (duzentos e cinquenta metros), contados a partir da laje de pouso e decolagem do heliponto, assinalando os usos existentes e ater disposto nos artigos 11 e 12 desta lei.

Parágrafo Único - A avaliação do nível de pressão sonora resultante das operações do heliponto ou do heliporto obedecer ao disposto nas normas técnicas brasileiras, bem como às disposições legais referentes ao tema.

Art. 14 - O pouso e decolagem de helicópteros ficam condicionados a atender aos seguintes parâmetros:

- I. O ruído emitido pelo helicóptero não pode ultrapassar o limite máximo de 95 db (A) para pouso e decolagem a ser definida por ato regulamentador;
- II. O número de pousos e decolagens diárias autorizadas para um heliponto ou heliporto fica condicionado à análise no parágrafo único do artigo 13, de forma a compatibilizar o nível de pressão sonora ocasionado pela operação, com o limite máximo permitido para a zona de uso de implantação;
- III. A existência de mais de um heliponto, ou de heliporto nas imediações do imóvel objeto de análise, de consideradas para o estabelecimento do número de pousos e decolagens permitidos para o heliponto ou heliporto, de forma a compatibilizar o nível de pressão sonora ocasionado pela operação dos mesmos com o permitido para a implantação;

Parágrafo Único - Para atender ao disposto neste artigo deverá ser apresentado um laudo, assinado por profissional habilitado, onde conste todos os dados pertinentes e os pontos de medição.

Art. 15 - Em caráter excepcional, nos casos de incêndio, atendimento à segurança pública e em qualquer hipótese de necessidade ou relevante interesse público, as lajes de emergência regularmente aprovadas até a data da publicação desta lei poderão ser utilizadas para pouso e decolagem de helicópteros.

Art. 16 - Todas as edificações destinadas a aeródromos, heliportos e helipontos somente poderão ser utilizadas para pouso e decolagem de helicópteros mediante licença de funcionamento expedida pela Subprefeitura competente, condicionada ao atendimento de esta lei, sem prejuízo de observância às demais legislações pertinentes.

§ 1º - A licença de funcionamento, para uso específico de helipontos, será concedida a título precário, podendo ser cancelada a qualquer tempo, quando constatado desvirtuamento de seu projeto inicial, ou quando a Prefeitura tiver mais interesse na sua manutenção ou renovação.

§ 2º - Da licença referida no parágrafo anterior constará, obrigatoriamente, nota acerca de sua precariedade.

§ 3º - A licença de funcionamento terá validade de 1 (um) ano devendo ser renovada ao final de cada período mediante solicitação do interessado à Prefeitura Municipal de São Paulo.

§ 4º - Caso venham a ser implantadas edificações ou outras estruturas que interfiram nos gabaritos dos helipontos, heliportos e similares, deverá ser reavaliada a implantação da atividade, que poderá até mesmo

registro, e a consequente Licença de Funcionamento, cancelada.

§ 5º - Para a obtenção da licença de funcionamento, ou renovação da mesma, deverão ser apresentados, em triplicata, emendas à Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, conforme dispõe o item 2.1 do capítulo 2 de de 21/12/2001, contendo todos os pouso e decolagens que foram efetuados no heliponto, durante consideração.

§ 6º - Caso a operação do aeródromo, heliponto ou heliporto venha a interferir no tráfego de aeroportos e a públicos, o mesmo poderá ser objeto de restrições de operação, podendo inclusive, ter o seu registro junto à a licença de funcionamento municipal cancelada.

Art. 17 - Nenhum aeródromo privado, heliponto, heliponto ou similar poderá ser construído ou ter suas características e/ou operacionais modificadas sem a prévia autorização da Prefeitura Municipal de São Paulo e a Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Art. 18 - Os responsáveis por aeródromos, helipontos, helipontos e similares instalados em imóveis que já obtiveram data anterior à da publicação desta lei, Certificado de Conclusão com essa atividade, deverão solicitar a licença de funcionamento a que se refere o artigo 16, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias contados da regulamentação. Parágrafo único. Os responsáveis por aeródromos, helipontos, helipontos, ou similares, instalados em imóveis obtiveram Certificado de Conclusão, ou documento equivalente, com essa atividade deverão:

I - solicitar, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da regulamentação desta lei, a verificação da compatibilidade de sua implantação à CAIEPS - Comissão de Análise Integrada de Projetos de Edificações e de Parcelamento do solo, a qual analisará a implantação do heliponto dentro dos critérios desta lei e encaminhará o expediente à Câmara de Legislação Urbanística - CLU, para deliberação quanto a conveniência ou não de se aprovar o heliponto;

II - se favorável o pronunciamento da Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CLU, requerer, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados a partir da data de respectiva publicação, sua regularização ao órgão municipal competente de acordo com o disposto nesta lei e na legislação municipal pertinente;

III - requerer, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data da emissão do Auto de Regularização, a licença de funcionamento a que se refere o artigo 16 desta lei.

IV - No caso de despacho contrário à manutenção do uso no local, o mesmo deverá receber pintura, estabelecido pela ANAC, nas cores "vermelhas" e "amarela", indicando que o mesmo não está aprovado e não poderá ser utilizado.

Art. 19 - Faltos os prazos estabelecidos no artigo 18, o não atendimento às disposições desta lei configurará situação de irregularidade, que sujeitará o infrator à imposição das seguintes medidas e penalidades, sem prejuízo das sanções legais aplicáveis:

I - intimação para apresentar, no prazo de 5 (cinco) dias, os documentos que comprovem a adoção das medidas estabelecidas no artigo 18 desta lei;

II - não atendida a intimação, será lavrada multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), renovável a cada 30 dias, enquanto não for regularizada ou cessada a atividade, atualizada pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, na forma estabelecida na legislação específica, ou por outro índice que vier a substituí-lo;

III - concomitantemente à lavratura da segunda multa, no valor fixado no inciso II do "caput" deste artigo, serão adotadas as seguintes providências:

a) Cessação compulsória da atividade mediante comunicação à Agência Nacional de Aviação - ANAC, para as providências;

b) Encaminhamento do respectivo processo administrativo ao Departamento Judicial da Procuradoria Geral do Município da Secretaria dos Negócios Jurídicos, com vistas à propositura de ação judicial.

§ 1º. Para os efeitos desta lei, considera-se infrator o proprietário ou o possuidor do imóvel, bem como seus sucessores, representado por seu síndico e o profissional técnico responsável pelo projeto.

§ 2º. Na hipótese de ser constatada a existência de edificação ou obra irregular, serão aplicadas as sanções previstas no Código de Obras e Edificações, concomitantemente à multa fixada no inciso II do "caput" deste artigo.

Art. 20 - O descumprimento à ordem administrativa de cessação compulsória da atividade ensejara descumprimento e encaminhamento de "notícia criminal" à autoridade policial competente, sem prejuízo da adoção das demais providências judiciais pertinentes.

Parágrafo Único - A ação fiscalizatória para os aeródromos, helipontos, helipontos e similares, instalados irregularmente após a edição desta lei, será desenvolvida conforme o disposto nos itens do artigo 19, sendo que a intimação por

FORM: P<sup>o</sup> 1664 001  
Página  
PROCESSO Nº 18/2006  
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
LEI Nº 100.912

- Item I, deverá solicitar a apresentação de licença de funcionamento no prazo de 30 dias.
- Art. 21 - A Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTUU caberá decidir sobre os casos não previstos nesta lei, bem como sobre a interpretação de seus dispositivos, em caso de dúvida.
- Art. 22 - Caberão às Subprefeituras a adoção das medidas fiscalizatórias e a aplicação das sanções estabelecidas nesta lei.
- Art. 23 - O decreto que regulamentar a presente lei disporá, além das demais regulamentações pertinentes, sobre o controle e o cadastramento dos helipontos aprovados, bem como de procedimentos a serem observados nas fiscalizações decorrentes de funcionamento irregular.
- Art. 24 - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, supostivo se necessário.
- Art. 25 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.
-

04/09

 Processo nº 18/2005  
 Washington O. Viana  
 Reg. 100.012

## Sugestões ao PL

| Entidades  | Nº de Sugestões | Nº de Aprovadas | Porcentagem |     |
|--|-----------------|-----------------|-------------|-----|
| Defendência São Paulo  | 51              | 22              | 43,14       |     |
| Sugestão da Helibrás, Sindicato Nacional Empresas Taxi Aéreo, TAM, Associação Brasileira de Aviação Geral e Associação Brasileira de Pilotos de Helicópteros | 32              | 11              | 34,38       |     |
| Quarto Comando Aéreo Regional  | 2               | 2               | 100,00      |     |
| Serviço Regional de Proteção ao Voo/SP   | 12              | 8               | 66,67       |     |
| Municipes  | 2               | 0               | 0,00        | 100 |
| <b>Total</b>   |                 |                 |             |     |

| Artigo | Sugestões do Comando da Aeronáutica - Serviço Regional de Proteção ao Voo/SP  | Comentários   |
|--------|---|---|
| 1º     | Questionamento da expressão "similares"   | Sugestão aceita. O PL abrange aeródromos, helipontos e heliportos com o intuito de proporcionar à C.T.L.U. a discussão e análise de todas estas tipos de atividades e não somente heliponto.  |
| 8º     | Questionamento sobre a proteção de aeródromos num raio de 500 m de outro existente e regulamentar aprovado pela Prefeitura  | Este item de criar um raio de proteção de outro aeródromo existente e aprovado já está prevista no parágrafo 1º/GM 5/1974, do Ministério da Aeronáutica. No PL foi adotado o valor de 500 m, sendo que, após discussões, chegou-se ao consenso de estipular 400 m, que é o valor definido na norma aeronáutica. |
| 8º     | Substituir a citação a AIC nº 02/2005 pela figura geométrica que a mesma especifica   | Sugestão aceita, será rescrito o artigo ficando com a seguinte redação "Fica proibida a instalação de novos helipontos na área delimitada pela AIC nº 02/2005, emitida pela ANAC, ou outra norma que vier sucedê-la".   |
| 9º     | No item VI substituir a expressão "existentes em uma faixa envolvente de 500 m do local objeto do pedido de análise" por "existentes em uma faixa envolvente representada por um círculo centrado na posição geográfica do local objeto, com raio de 500 m" | Somente foi mudada a redação, porém o sentido permanece o mesmo   |
| 9º     | No item VII substituir a expressão "superfície de aproximação e saída" por "superfície de aproximação e decolagem"  | Somente foi mudada a redação, porém o sentido permanece o mesmo   |
| 9º     | No item IX alterar a palavra "decolagem" ficando com a seguinte redação "planta baixa da área de pouso e decolagem"   | O acréscimo da palavra decolagem não altera o sentido do texto  |
| 9º     | No item XI substituir a expressão "superfície de aproximação e saída" por "superfície de aproximação e decolagem"   | Somente foi mudada a redação, porém o sentido permanece o mesmo   |
| 13º    | Suprimir o parágrafo único com a alegação que a avaliação do nível de pressão sonora é de responsabilidade da ANAC  | A questão do nível de pressão sonora encaixa-se dentro das questões ambientais e de utilização do solo, disciplina estas de responsabilidade municipal, conforme preconiza a Constituição Federal   |
| 14º    | Substituir a expressão "O pouso e decolagem de helicópteros ficam condicionados a atender aos seguintes parâmetros" por "A operação de helicópteros no heliponto fica condicionada a atender aos seguintes parâmetros"                                      | A sugestão abrange somente helipontos, quando o texto do PL abrange aeródromos e similares  |
| 16º    | Propõe que a licença fornecida pela Prefeitura poderia ser cobrada por alguma interferência no tráfego aéreo iniciada durante vigência da licença de funcionamento  | O inciso 6º prevê a cassação da licença caso ocorra interferência no tráfego aéreo  |
| 17º    | Incluir no inciso 6º que a responsabilidade de verificar interferências no tráfego aéreo é de responsabilidade do SRPV/SP   | Sugestão aceita   |
| 17º    | Questionamento se a ANAC, ao emitir sua autorização para construção/operação do aeródromo, já consultar o SRPV/SP   |   |



Processo nº 18/2006  
Wladimir O. Viana

**COMANDO**

Comandantes

Sugestões do Comando da Aeronáutica - Serviço Regional de Proteção ao Voo - SP

Artigo

Folha nº 1670 de  
Processo nº 18/2006  
Wladimir O. Viana  
Reg 100212

Sugestões ao Projeto de Lei sobre Aeródromos

| PL sem sugestões | PL com sugestões   | ANAC              | Comentários      |
|------------------|--|-------------------|------------------|
| 2º               | Entende que o PL define conceitos de dirrilo aeronáutico, regulando matéria de competência federal   |                   |                  |
| 3º               | Concorda com o PL  |                   |                  |
| 4º               | Concorda com o PL  |                   |                  |
| 5º               | Concorda com o PL com a ressalva que assuntos técnicos e operacionais sejam regulamentados pela ANAC e COMAER  |                   | S/M              |
| 6º               | Concorda com o PL com as ressalvas de que estabelecer distância mínima entre heliportos e outras atividades são matéria de competência federal   |                   | FDK              |
| 7º               | Entende que regular a excepcionalidade de instalações de heliportos e/ou heliportos em hospitais, órgãos públicos de policiamento e segurança e em imóveis da administração pública federal, estadual e municipal é matéria de competência federal |                   | PD               |
| 8º               | Entende que a proibição de instalação de novos heliportos na área determinada pela AIC nº 09/2005 é matéria de competência federal   |                   | PD               |
| 9º               | Concorda com o PL com a ressalva que a definição de recurso é matéria de competência federal   |                   | PD               |
| 10º              | Entende que definir dimensões e posturas de torre, prazo para renovação da licença de funcionamento e horário de funcionamento é matéria de competência federal  |                   | PD               |
| 11º              | Concorda com o PL com a ressalva que assuntos relativos ao ruído aeronáutico são matéria de competência federal  |                   |                  |
| 12º              | Incorporado ao 11º   | Concorda com o PL |                  |
| 13º              | Incorporado ao 11º   | Concorda com o PL |                  |
| 14º              | Entende que regular assuntos relativos ao ruído aeronáutico é matéria de competência federal   |                   | PD               |
| 15º              | Entenda que autorizar o uso como heliportos, em caso de incêndio, segurança pública, necessidade ou interesse público, de bases de emergência regularmente aprovadas como tal é matéria de competência federal.                                    |                   |                  |
| 16º              | Concorda com o PL com a ressalva que o caráter precário e a validade da licença de funcionamento são matérias de competência federal   |                   | 7. < PD Federal. |
| 17º              | Entende que modificações dos heliportos e heliportos são matéria de competência federal  |                   | PD               |
| 18º ao 25º       | 18º ao 25º Concorda com o PL   |                   |                  |

Sugestões ao Projeto da Lei sobre Aeródromos

Revisão-02 (Formação interna de 23.03.07)

|     | Sugestão da Hallbrás, Sindicato Nacional Empresas Taxi Aéreo, TAM, Associação Brasileira de Aviação Geral e Associação Brasileira de Pilotos de Helicópteros   | Comentários   |
|-----|--|---|
| 1º  | Refinar a expressão "similares", mantendo somente helicópteros e helicópteros na abrangência do PL   | Sugestão aceita. O PL abrange aeródromos, helicópteros e helipontos com o intuito de proporcionar à CTLU a discussão e análise de todos estes tipos de atividades e não somente heliponto.  |
| 2º  | Citar a Lei Federal 7565 - Código Brasileiro de Aeronáutica - como fonte das definições, além de outras que vierem substituí-la  | Sugestão já contemplada originalmente. As definições questionadas foram extraídas das normas federais sobre o tema (portaria 18/CM 5 de 14/02/74 e 114/CM 5 de 08/12/88) e normas técnicas ABNT sobre o tema ruído.   |
| 3º  | A acrescentar a expressão "no solo" na definição de área de pouso e decolagem de emergência de helicópteros  | O PL utiliza a definição constante na portaria 18/CM 5 do Comando da Aeronáutica  |
| 4º  | Manter somente as definições de área de pouso e decolagem de emergência para helicópteros, nível de pressão sonora, decibel e nível de pressão sonora em dB(A), suprimindo as demais definições  | Foram definidas todas as variáveis que fazem parte do licenciamento proposto para os aeródromos   |
| 5º  | Suprimir o artigo por entender que está subentendido a obrigação de atender aos parâmetros de incomodidade dos quadros 2C, 2E e 2H, anexo à parte III da lei 13.855/2004, no artigo 3º   | O artigo enfatiza e especifica quais quadros anexos à lei 13.855/2004 devem ser atendidos com o intuito de ser mais claro.  |
| 6º  | Incluir parágrafo enfatizando que o trâmite de aprovação de aeródromos e similares na Prefeitura é o estabelecido no artigo 16 do PL   | A sugestão já está prevista nos artigos 9 e 16 do PL, e 9 e 14 na versão revisada.  |
| 7º  | Manter a proibição de aeródromos e similares somente nas ZPDS, ZLT e ZEPAG, exceto em hotéis de turismo classificados como NR4 e em todas as edificações utilizadas para edificação (R1, R2h e R2y), liberando nas demais zonas.   | O PL restringe a instalação de aeródromos e similares em várias locais e zonas da cidade, conforme preconiza o artigo 15B da lei 13.855/2004 (entre elas ZER e vias locais de zonas mistas, etc)  |
| 8º  | Diminuir o raio que restringe a aprovação de aeródromos e similares de 500 para 100 m de outro existente e aprovado pela Prefeitura  | Esta ideia de criar um raio de proteção de outro aeródromo existente e aprovado já está prevista na portaria 18/CM 5/1974, do Ministério da Aeronáutica. No PL foi adotado o valor de 500 m, sendo que, após discussões, chegou-se ao consenso de espalhar 400 m, que é o valor definido na norma aeronáutica |
| 9º  | Diminuir o raio que restringe a aprovação de aeródromos e similares de 500 para 200 m do perímetro das ZER e ZERp  | Foi adotada a faixa de 500 m visando garantir maior segurança e conforto acústico aos moradores de áreas exclusivamente residenciais  |
| 10º | Diminuir o raio que restringe a aprovação de aeródromos e similares de 500 para 200 m de estabelecimentos de ensino superior, de educação pré-escolar, faculdades, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, pronto-socorros, creches, asilos, orfanatos, sanatórios, casas de repouso e geriátricas, torres, antenas ou demais equipamentos urbanos de interesse público existentes | Foi adotada o raio de 500 m visando garantir maior segurança e conforto acústico aos usuários das atividades afetadas   |
| 11º | A existência das atividades listadas acima devem constar do EIV e caberá à CTLU, ouvida a CAIEPS, a determinação de distâncias e serem observadas das respectivas atividades   | A sugestão já está prevista no parágrafo único do artigo 6 do PL  |

|   |  |
|---|--|
| <p>Artigo<br/>                 SUGESTÃO DA HEMIRÁIS, SINDICATO METEOROLÓGICO, TÁXI AEREO, TAM, ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE AVIAÇÃO GERAL E ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PILOTOS DE HELICÓPTEROS</p>  | <p>Comentários</p>   |
| <p>A aprovação do projeto para instalação e operação de heliporto em uma distância inferior a 100 m de outro já existente e detentor de um atestado de regulamentação dependerá sempre da aprovação da CTLU, após ouvida a CAIEPS e respeito</p>  | <p>Este ideia de criar um raio de proteção de outro aeródromo existente e aprovado já está prevista na portaria 18/03M 5/1974, do Ministério da Aeronáutica. No PL foi adotado o valor de 500 m, sendo que, após discussões, chegou-se ao consenso de espalhar 400 m, que é o valor definido na norma aeronáutica</p>  |
| <p>8º<br/>                 Substituir a expressão "fica proibida" por "até que haja futuro pronunciamento da ANAC"</p>  | <p>Sugestão aceita. Será reescrito o artigo ficando com a seguinte redação "Fica proibida a instalação de novos heliportos na área determinada pela AIC nº 08/2005, emitida pela ANAC, ou outra norma que vier sucedê-la"</p>  |
| <p>Diminuir de 10 para 5 m o recuo em uma das laterais do lote</p>  | <p>A exigência de recuo de 10 m em ambas as laterais visa garantir maior segurança e conforto acústico aos moradores e usuários vizinhos de heliportos</p>   |
| <p>Mudar o fluxo de aprovação, sendo que inicialmente o interessado deve lá aprovar o pedido na Prefeitura e depois na ANAC</p>   | <p>Sugestão aceita. O fluxo apresentado no artigo 9 será alterado, determinando que o interessado em implantar, consuntir ou reformar deverá, inicialmente, solicitar a CTLU uma diretriz prévia, sendo que somente após esse etapa o interessado deverá procurar a ANAC</p>   |
| <p>9º<br/>                 Diminuir de 500 para 200 m a faixa envolvente apresentada na planta de situação, que contém os heliportos, estabelecimentos de ensino, centros de educação pré escolar, faculdades, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, pronto-socorros, creches, asilos, orfanatos, sanatórios, casas de repouso e geriátricas, lanchês, antenas e demais equipamentos urbanos de interesse públicos existentes</p> | <p>Foi adotada a faixa de 500 m visando garantir maiores dados técnicos à CAIEPS e CTLU para embasarem suas decisões e para manter a relação estabelecida no artigo 5</p>  |
| <p>Realizar a exigência de apresentação do nível de ruído do helicóptero de projeto</p>   | <p>O valor do nível de ruído do helicóptero de projeto a um dado técnico de fundamental importância para análise do EIV</p>  |
| <p>10º<br/>                 Acrescentar na lista de documentos a serem entregues uma proposição de horário de funcionamento para análise e deliberação da CTLU</p>  | <p>A sugestão já está prevista pelo artigo 10 do PL, já prevê horários de funcionamento para os aeródromos</p>   |
| <p>Propõe que o artigo somente regule heliportos</p>  | <p>O artigo regula heliportos e aeroportos, pois segundo a portaria 18/03M 5 de 14/02/74, heliportos são heliportos públicos dotados de pélo de estacionamento, estação de passageiros, locais de abastecimento e manutenção, etc Assim, o HELICÓPTADE é classificado pela Aeronáutica como um heliporto pois, apesar de ter todas as facilidades de um heliporto, é propriedade privada</p> |
| <p>Realizar a obrigação de licença de funcionamento para heliportos</p>   | <p>A licença de funcionamento é necessária para todos as atividades não residenciais na cidade</p>   |
| <p>Realizar a restrição de horários para heliportos e aeroportos, prevendo que a CTLU determine estes horários</p>  | <p>O PL prevê horários de funcionamento para heliportos e aeroportos visando definir critérios para uniformizar e embasar as decisões da CTLU. Além disso, em casos especiais, a CTLU poderá adotar horários mais restritivos que aqueles previstos no PL</p>  |

Refute

h = 500

Folha nº 1674 do  
Processo nº 18/2006  
Washington O. Moraes  
Reg. 100.512

| Sugestão da Helibrás, Sindicato Nacional Empresas Taxi Aéreo, TAM, Associação Brasileira de Aviação Geral e Associação Brasileira da Flota de Helicópteros   | Comentários   |
|--|---|
| 11ª Substituir a expressão "ruído" por "estimativa de ruído" no item (e)   | O item (e) cobre a apresentação do nível de pressão sonora ("ruído") do helicóptero de projeto, portanto, tanto faz apresentar o nível de pressão sonora do helicóptero de projeto como a estimativa do nível de pressão sonora do mesmo  |
| 12ª Diminuir de 500 para 200 m a demarcação dos aeródromos existentes a partir do aeródromo em estudo  | Este idêntia de criar um raio de proteção de outro aeródromo existente e aprovado já está prevista na portaria 18/GM 51874, do Ministério da Aeronáutica. No PL foi adotado o valor de 500 m, sendo que, após discussões, chegou-se ao conteúdo de estipular 400 m, que é o valor definido na norma aeronáutica |
| 13ª Diminuir de 250 para 200 m o raio de abrangência do EIV a partir do aeródromo em estudo  | Foi adotada o raio de 250 m visando garantir maiores dados técnicos à CAMEPS e C.TLU para embasar suas decisões   |
| 14ª Substituir a expressão "avaliação do nível de pressão sonora" por "avaliação da estimativa do nível de pressão sonora"   | O que o artigo solicita é um estudo técnico do nível de pressão sonora resultante da operação do aeródromo, assim, tanto faz apresentar a estimativa ou o nível de pressão sonora real  |
| 15ª Retirar do artigo o limite máximo de ruído emitido pelo helicóptero de 95 dB(A) durante o pouso e decolagem  | Valor adotado após reuniões e consultas com profissionais especializados no tema  |
| 16ª Mudar o limite de aprovação de aeródromos, a saber: 1) Aprovação do aeródromo na Prefeitura; 2) Aprovação na ANAC; 3) Expedição de licença de construção pela Prefeitura; 4) Registro e homologação na ANAC; 5) Licença de funcionamento emitida pela Prefeitura | Sugestão aceita. O novo limite previsto no PL é: 1) Pronunciamento da C.TLU; 2) Aprovação da ANAC; 3) Expedição de licença de construção pela Prefeitura; 4) Registro e homologação na ANAC; 5) Licença de funcionamento emitida pela Prefeitura.   |
| 17ª Criação de um alçada de regularidade do aeródromo  | A licença de funcionamento faz a função de alçada de regularidade   |
| 18ª Aceitar como documento comprobativo de regularidade junto à Prefeitura a portaria de homologação/registro no Departamento de Aviação Civil/ANAC  | Atualmente existem, aproximadamente, 230 helicópteros com a portaria do DAC e 78 destes com regularidade na Prefeitura.   |
| 19ª Aumentar de 30 para 60 dias o prazo para regularização de aeródromos regulares   | Sugestão aceita   |
| 20ª Considerar como helicópteros irregulares somente aqueles instalados após a aprovação do PL   | Atualmente existem, aproximadamente, 230 helicópteros com a portaria do DAC e 78 destes com regularidade na Prefeitura.   |
| 21ª Propõe que a ANAC seja consultada e realize um representante para as reuniões que tratam de aeródromos   | Sugestão aceita   |

Forma nº 1675 do  
 Processo nº 18/2006  
 Wellington O. Viana  
 Reg. 133 872

| Artigo | Sugestões do Comando de Aeronáutica - Questo Comando Aéreo Regional  | Comentários  |
|--------|--|--|
| 2º     | <p>Incluir a definição "Área de pouso ocasional: área de dimensões definidas, que poderá ser usada em caráter temporário, para pouso e decolagens de helicópteros mediante autorização prévia, espacial e por prazo limitado"</p> <p>Alterar a definição de heliporto para "heliportos públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas, tal como pólo de estacionamento, estação de passageiros, locais de abastecimento, equipamentos de manutenção entre outros"</p> | <p>Esta definição não está contemplada no PL e a sua inclusão é de grande valia, especialmente para regular eventos transitórios como o Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1. Faz-se necessário, caso seja incluída esta definição no PL, a elaboração de um artigo que regule as regras para áreas de pouso ocasional</p> <p>Sugestão aceita pois a definição de heliporto sugerida é a constante da Portaria 18/SGM 5 de 14/02/74</p> |

*Heliporto -  
 Heliporto*

18/2005  
Viçosa

| Artigo | Sugestões do Movimento Defensor São Paulo  | Comentários  |
|--------|--|--|
| 1º     | <p>Sugere limitar a altitude mínima de voo na cidade de São Paulo em 1500 pés</p> <p>Sugere imposição da limitação da velocidade máxima e da rotação máxima do motor utilizada nos vãos de helicópteros em área urbana.</p> <p>Não são de pouso em áreas próximas à residência, a aproximação deverá ser feita a uma altitude de 500 pés até 300 m da área de pouso</p>  | <p>As sugestões dizem respeito ao espaço aéreo, sendo que sua regulamentação e fiscalização são de responsabilidade da União.</p>  |
| 2º     | <p>Limite a lei referente a helicópteros</p>   | <p>O PL abrange aeródromos, helicópteros e helipontos com o intuito de proporcionar à C.TLU a fiscalização e análise de todos estes tipos de atividades e não somente helicópteros</p>   |
| 3º     | <p>Questionamento de algumas definições, tais como exploração comercial, utilização em caráter comercial, dimensões da área de pouso do helicóptero ou heliponto, concessão de emergência, nível de pressão sonora e decibel</p>   | <p>As definições questionadas foram extraídas das normas federais sobre o tema (portaria 18/03M 5 de 14/02/74 e 1.141/03M 5 de 09/12/1997) e normas técnicas ABNT sobre o tema ruído. Será realizada a delimitação de nível de pressão sonora em dB(A), presente no item XIII do artigo 2.º para "níveis de pressão sonora em cuja medição é utilizado o circuito de ponderação tipo "A", conforme norma técnica ABNT ou a que vier suceder-lhe.</p>   |
| 4º     | <p>Questionamento se os helipontos sejam classificados como nra e se esta regra vale para todos os casos</p>   | <p>De acordo com o artigo 167 da lei nº 12.885/2004 e o quadro 02 anexo ao decreto nº 45.617/2005, os helipontos e helipontos são classificados como nra. No PL está claro que todos serão classificados e analisados como nra</p>   |
| 5º     | <p>Questionamento da validade dos parâmetros de incumprimento dos quadros 02/0, 2/E e 2/H, anexos à parte III da lei nº 13.895/2004, aos aeródromos, heliportos e helipontos.</p> <p>Sugere que as diretrizes prévias para construção, reforma e implantação de aeródromos, heliportos e helipontos sejam definidas por ato do executivo, de maneira geral, e não pela C.TLU.</p> <p>Questionamento das diretrizes emitidas pela C.TLU, alegando que o órgão não possui competência legal para tal ato</p> | <p>Os parâmetros de incumprimento das normas nos quadros 02/0, 02/E e 02/H, anexos à parte III da lei 13.895/2004, estão consubstanciados e com previsão legal para sua aplicação.</p> <p>Conforme artigo 169 da lei nº 13.895/2004, as ações e atividades nra3 devem ser atribuídas à C.TLU</p> <p>De acordo com o artigo 286 da lei nº 13.430, a C.TLU possui competência legal para emitir leis diretrizes de que trata o artigo.</p> <p>O artigo é frasal de implementação, construção e reforma de helipontos e helipontos. A operação de atividades está disciplinada no artigo 18 do PL</p> |
| 6º     | <p>Sugere acrescentar a palavra "operação" no caput do artigo</p> <p>Inclusão do parágrafo quando que nas locais onde a atividade não é permitida, será dado o prazo de 90 dias para a extinção completa da mesma.</p>   | <p>A sugestão já está prevista no artigo 19 do PL e 17 na versão revisada</p>  |
| 7º     | <p>Proibição de atividade em hotéis de turismo</p>   | <p>Serem as zonas permitidas a atividade nos hotéis de turismo das ZLT e ZEPAG. Nessas zonas em que as leis são da grande dimensão, propondo-se que a atividade seja instalada em estalares individuais, lembrando que somente será permitido nos hotéis de lazer a turismo, propondo-se um maior incentivo a ocupação legal destas áreas. No PL está incorporado e expresso quando localizadas nestas zonas" além de deixar o texto mais claro</p>  |
| 8º     | <p>Aumentar a proibição para uma faixa de 1.500 m ao longo das ZEP e ZEPq.</p> <p>Inclusão das ZLT - Zonas de Transição Linear na área da proibição.</p>   | <p>A sugestão de aumentar a faixa de proibição de 500 para 1.500 m carece de maior estudo técnico</p> <p>A sugestão de incluir a ZLT - Zona de Transição Linear nos locais proibidos já está contemplada no texto de 500 m conforme os parâmetros da ZEP e ZEPq.</p>   |

*Handwritten signature and notes in the table.*

| Artigo | Suplentes do Movimento Democrático São Paulo   | Comentários  |
|--------|--|--|
|        | <p>Aumentar a restrição de instalação para vias com largura inferior a 20 m</p> <p>Rua no caso de distância de 1.400 m entre um heliponto ou heliponto</p>   | <p>Aumentar a restrição de instalação para vias com largura menor que 20 m na fiscalização em face da constatação que a implantação de helipontos e helipontos não altera elemento de traçado no empreendimento e no seu entorno</p> <p>Esta ideia de criar um raio de proteção de outro aeródromo existente e aprovado já está prevista na portaria 15/DM 5/1974, do Ministério da Aeronáutica. No PL foi adotado o valor de 500 m, sendo que, após discussões, chegou-se ao consenso de estipular 400 m, que é o valor definido na norma aeronáutica</p>   |
| 6º     | <p>Aumento do raio para 1.500 m dos estabelecimentos citados no item XVI</p>   | <p>A proteção a estes estabelecimentos, já está definida quando da exigência, no EN, de local os mesmos numa faixa de 500 m do local de implantação, construção ou reforma do aeródromo, cabendo a C.TLU a análise caso a caso</p> <p>Proibição da atividade somente em estabelecimento de ensino pré-escolar, creches, larnes, antenas, torres e estruturas. Nos demais locais, serão analisados caso a caso pela C.TLU.</p> <p>O parágrafo único do artigo propõe a C.TLU definir distâncias superiores à estabelecida no item XVI</p> <p>O artigo abre exceção somente para hospitais, órgão de policiamento e segurança e em análise da administração pública federal, estadual e municipal, com a ressalva das entidades que estejam regulares e que o projeto recebe parecer favorável da ANAC e C.TLU</p> <p>A reavaliação já está prevista no artigo 18. Será respectivo o artigo ligado com a seguinte redação "Fica proibida a instalação de novos helipontos na área determinada pela AAC nº 05/2005, emitida pela ANAC, ou outra norma que vier sucedê-la"</p> <p>A sugestão de aumentar os raios de frente, fundo e laterais, de 10 para 50 m, gerou os melhores estudos técnicos</p> |
| 7º     | <p>Sugere proibir a instalação de atividade nos locais preconizados no artigo 6º, com exceção dos locais apontados no item XVII do referido artigo</p>   | <p>A sugestão de limitar a instalação em edificações com mais de 50 m, com o de maior estudo técnico, lembrando que, junto a licença da Prefeitura como da ANAC possuem caráter proibitivo, podendo ser revistos em caso de mudanças no entorno do aeródromo ou por conta da segurança da aviação civil</p>  |
| 8º     | <p>Reavaliação dos helipontos existentes no perímetro estabelecido no artigo</p> <p>Aumento dos raios de frente, fundo e laterais de 10 m para 50 m</p> <p>Condenar permitir a instalação de atividade em edificações com mais de 50 m de altura</p> | <p>Suposição aceita. O texto apresentado no artigo já está definido, determinado que o interessado em implantar, ampliar ou reformar deverá, inicialmente, solicitar a C.TLU uma licença prévia, sendo que somente após esta etapa o interessado deverá procurar a ANAC</p> <p>As inscrições questionadas serão incorporadas ao artigo 2 do PL, sendo exclusivas das normas federais sobre o tema (portaria TORAM 5 de 14/07/74 e 14 TORAM 5 de 08/12/1987)</p> <p>Sugestão já prevista no artigo 18 do PL e 16 na versão revisada</p>   |

1ª AC  
 09/12/06  
 2ª AC  
 14/12/06

Processo nº 18/2006  
 Ministério da Aeronáutica  
 100.812

16/10/07  
 14/12/06  
 14/12/06



**Considerações**

A sugestão de aumento os recursos de fonte, fundo e lateralia, de 10 para 50 m, carece de maior estudo técnico.

Desnecessário, pois já garante mais burocracia. O estudo de viabilidade ambiental já está previsto no estatuto das cidades (Lei Federal e nas leis municipais do plano diretor e planos regionais, inclusive com os parâmetros e serem avaliados. O outro documento sugerido não está previsto em nenhum ordenamento legal.

Sugestão prevista no artigo 16 do PL e 14 na versão revisada.

Os helicópteros e similares somente poderão ser instalados em ZPI, justificando o funcionamento nos horários previstos no PL.

A licença de funcionamento e a portaria de registro da ANAC possuem caráter precatório, podendo ser renovadas caso ocorra mudanças no entorno da edificação ou com o tempo o tráfego aéreo.

Os parâmetros de incomodidade definidos nos quadros D2VC, D2VE e D2VH, anexos à parte III da Lei 13.865/2004 estão consolidados e com previsão legal para sua aplicação.

Algumas atividades, tais como hospitalar, Farmácia 1, etc, possuem como dia ínter de funcionamento de atividade principal sábado, domingo e feriados. Porém, o PL prevê regras para preservar o meio ambiente urbano, como um horário de funcionamento de pouso e decolagem de funcionamento. Será mantido o horário previsto no PL face a constatação do pequeno número de pouso após as 20 h.

Os helicópteros privados não podem funcionar no período das 23 h até às 7 h do dia seguinte, com exceção dos hospitais, subfunções da administração pública, segurança e unidades militares.

Expresto prevista no estatuto das cidades e na Lei do Plano Diretor quando da definição de Estudo de Impacto de Vizinhança.

Este valor é necessário para análises técnicas.

A sugestão já está prevista no artigo 11 do PL.

Previsto no artigo 5 que num raio de 400 m não poderá haver outro heliporto, sendo desnecessário, desde modo, são todos os meteorológicos existentes numa raio de 500 m.

Sugestão aceita.

Valor adotado após reuniões e reuniões com profissionais especializados no tema.

Estas distâncias e níveis de ruído serão definidas em decreto regulador, após estudo mais aprofundado.

O controle do nível de ruído é realizado mediante procedimento estabelecido em normas técnicas brasileiras e técnica acadêmica assentada sobre ruído. Tal análise pode ser realizada por engenheiro e arquiteto com cursos específicos sobre o tema.

O PL está adotando o modelo de relatório adotado pela ANAC.

**Sugestões do Movimento Deixado São Paulo.**

Aumento do recuo mínimo de 10 para 50 m.

Além do estudo de viabilidade ambiental sugerem acrescentar um relatório de viabilidade ambiental.

Qualificação de o estudo de viabilidade ambiental deverá ser refeito anualmente, por ocasião da renovação da licença de funcionamento.

Multa para um horário de funcionamento dos helicópteros e similares, das 6 às 23 h para 7 às 20 h.

Caracterização de a licença de funcionamento do heliporto será baseada no ocorrer mudança no uso do entorno que inviabilize, de acordo com o PL, a operação do heliporto.

Explicar os parâmetros de incomodidade dos quadros D2C, D2E e D2H e serem observados.

Modificar a expressão "todas as atividades de funcionamento de atividade principal" para "somente de segurança e socorro".

Mudança do horário de funcionamento dos helicópteros, das 7 às 22 h para 7 às 20 h.

Novo artigo proposto o pouso e decolagem de helicópteros de qualquer natureza das 20 h até as 7 h do dia seguinte.

Substituir a expressão "densidade populacional" por densidade populacional e adensamento populacional provocado pelo empreendimento".

Retirar o item que solicita a apresentação do nível de ruído de fundo de local de instalação da atividade.

Incluir parágrafo único dizendo que a avaliação do nível de pressão sonora deverá seguir o disposto nas normas técnicas brasileiras, bem como as disposições legais sobre o tema.

Aumentar de 500 para 1.500 m a necessidade de calor todos os aerófonos existentes no entorno do empreendimento.

Retirar este artigo e incorporá-lo ao artigo 11.

Contestação do nível máximo de ruído adotado de 95 dB(A).

De forma que o nível máximo de ruído não poderá ultrapassar 90 dB(A) a uma distância de 1.500 m do heliporto.

Consideração como será feito o controle do nível de ruído e quem será o profissional habilitado.

Aprovar no âmbito do que deverá ser relacionada a marca e modelo dos helicópteros e quando pessoas transportaram no relatório integral de pouso e decolagem do heliporto.

*Artigo 22*

*Cópia para um nível de ruído*  
*para os helicópteros*  
*de segurança*

|             |  |  |
|-------------|--|--|
| Artigo      |  |  |
| 10º         |  |  |
| Novo artigo |  |  |
| 11º         |  |  |
| 12º         |  |  |
| 13º         |  |  |
| 14º         |  |  |
| 15º         |  |  |

Processo nº 18/2006  
 Washington O. Vena  
 Reg. 100.812

Comentários

| Artigo | Sugestões do Movimento Odebrecht São Paulo  | Comentários  |
|--------|---|--|
|        | Questionamento se existe servidor com competência técnica na Prefeitura para analisar o relatório   | Serão realizados cursos para qualificar o corpo técnico da Prefeitura  |
| 6º     | Sugestão para a AJIAC fornecer a licença de funcionamento para o heliponto heliponto após a prefeitura emitir uma certidão de atendimento às posturas municipais  | A AJIAC já fornece uma portaria de registro para o heliponto heliponto condicionando o seu documento ao atendimento das demais posturas federais, estaduais e municipais. A Prefeitura ao emitir uma certidão de atendimento prévio que comprovare o atendimento às posturas municipais.                     |
| 10º    | Definição do que é "documento equivalente ao certificado de conclusão" Retirada de CAUEPS e CTU da competência de analisar e aprovar tal atividade, transferindo esta responsabilidade ao órgão da Prefeitura que aprova as edificações | A expressão equivalente refere-se a outros de conclusão, regulamentação e administração para áreas de engenharia e serão incorporadas ao PL. Esta prevista no artigo 158 da Lei nº 13.885 que CAUEPS e a CTU possuem competência legal para analisar e aprovar os usos NR3, que são os helipontos helipontos |
|        | Governança da multa em caso de reincidência do não atendimento de inscrição para regularizar a atividade  | Sugestão aceita  |
|        | Encaminhamento ao CREA de representação relativa ao profissional responsável pela concepção, reforma e implantação de heliponto em desconformidade com as posturas municipais   | Sugestão aceita  |
| 19º    | Encarregar como titular também o proprietário ou possuidor do heliponto que operar em heliponto heliponto em desconformidade com as posturas municipais   | Sugestão aceita  |

antes 13 / mês de 2006.  
 Se o limite de helipontos é 400  
 o caso de equacionar a ditos pontos



# MOVIMENTO DEFENDA SÃO PAULO

CNPJ - 71.562.159/0001-00

Folha nº 1 do  
Processo nº 18/2006  
Município de São Paulo  
Assunto: ...  
Assinatura: ...

Ofício MDSP 01/07

São Paulo, 01 de fevereiro de 2007.

A  
**SEMPLA - Secretaria Municipal de Planejamento**  
Departamento Técnico do Uso do Solo  
Rua São Bento, 405 - 17º andar - sala 173 A  
São Paulo - SP

Prezados Senhores,

**Assunto: CONSULTA PÚBLICA REFERENTE A HELIPONTOS E SIMILARES - MINUTA DE PROJETO DE LEI**

O Movimento Defesa São Paulo, entidade representante de Associações de Moradores, que tem por objetivo defender os interesses da coletividade, coordenado pela Diretoria Técnica e de Planejamento, integrada pela Associação de Segurança e Cidadania (ASSEC), Associação Viva Pacaembu por São Paulo (VIVAPAC), Sociedade Moradores Butantã/Cidade Universitária (SMB), Sociedade Amigos do Planalto Paulista (SAPP), Associação dos Amigos e Moradores do Alto da Lapa e Bela Aliança (ASSAMPALBA), vem apresentar documento contendo análise e sugestões da proposta colocada para Consulta Pública, referente ao Projeto de Lei que "estabelece normas relativas à implantação, à construção e à reforma, com ou sem ampliação de área construída, para instalação e funcionamento de aeródromos, heliportos, helipontos e similares, no Município de São Paulo", apontando preocupações dos moradores desta cidade e destacando relevantes pontos que entendemos importantes para sua elaboração.

1 - Há mais de dois anos, associações e moradores dos bairros do Butantã, Morumbi, Pinheiros, Lapa, Pacaembu, Planalto Paulista e Jaguaré, vem se reunindo com autoridades para tentar resolver os problemas e transtornos causados pelo barulho dos helicópteros que sobrevoam as residências sem o devido cumprimento das normas, bem como dos helipontos instalados irregularmente. Inúmeras foram as tentativas de discussão para a formulação de alternativas, objetivando contribuir para a construção de um instrumento regulatório que atenda os interesses da população, o que até o presente momento não aconteceu.

18/01/07 - 17/02/07 09:54:19 S. F. F. I. M. 000000



# **MOVIMENTO DEFENDA SÃO PAULO**

CNPJ - 71.582.189/0001-00

Mantivemos reuniões com todos os órgãos envolvidos com a questão dos vôos de helicópteros e os respectivos helipontos/heliportos: Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Serviço Regional de Proteção ao Voo (SRVP-SP), Associação Brasileira de Pilotos de Helicópteros (ABRAPHE). Somente não conseguimos nos reunir com Prefeitura do Município de São Paulo, através da Secretaria Municipal de Planejamento, em que pese nossa insistência. Também participamos de Audiência Pública promovida Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, da Câmara Municipal de São Paulo, que tratou de projetos de lei sobre o assunto.

Dentre as reivindicações dos moradores apontamos quatro, que acreditamos sejam os principais entraves para resolver os problemas ligados aos helicópteros e helipontos:

- a) Definição clara das rotas dos corredores aéreos onde os helicópteros podem voar, eliminando, principalmente, os que passam sobre os bairros residenciais;
- b) Vôos parados de helicópteros por longos períodos, principalmente de emissoras de comunicação, tais como rádios e TVs;
- c) Horário de decolagem e pouso - principalmente no período noturno e finais de semana;
- d) Altura mínima de vôo obrigatória de 500 pés - que não está sendo observada pelos pilotos, que não levam em conta a topografia irregular da cidade.

Todos os itens acima relacionados não foram devidamente avaliados e contemplados no Projeto de Lei, ora em exame, com medidas regulatórias claras e que resolvam os problemas convenientemente.

2 - Outro importante item que deixou de ser abordado na Minuta do Projeto de Lei foi o da responsabilidade pela atividade, ou seja, a quem cabe regulamentar e fiscalizar o solo e o espaço aéreo? Anexamos, para detalhamento do assunto, matéria publicada no Boletim Assec Comunica nº 45, Julho/Agosto/2006 - (Página 2) - DOC 1.

Acreditamos ser relevante o envio do texto do Projeto de Lei, ora em Consulta Pública, a todos os órgãos mencionados acima, principalmente para a ANAC, a quem cabe elaborar as normas que regem a circulação aérea. Vide carta-resposta da ANAC, publicada no dia 26 de janeiro de 2007, no jornal O Estado de São Paulo, coluna São Paulo Reclama, referente a carta enviada pela presidente da SMB - DOC 2.

3 - Entendemos ser necessário para corrigir as distorções e desencontro, que ainda persistem no Projeto de Lei ora submetido a Consulta Pública, uma melhor análise do Poder Público, a fim de que seja possível regulamentar, controlar, fiscalizar e monitorar os helicópteros e helipontos, para o eficiente e o fiel cumprimento das normas já existentes e a serem estabelecidas.



# MOVIMENTO DEFENDA SÃO PAULO

CNPJ - 71.582.189/0001-60

Folha nº 60  
Protocolo nº 18/2005  
MARECHAL  
2005  
[Signature]

Finalmente, reafirmamos nosso interesse no sentido de que as contribuições do Movimento Defesa São Paulo para o aperfeiçoamento do novo marco regulatório dos heliportos, sejam consideradas e acolhidas.

Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos necessários.

Atenciosamente,

Lucila Lacrete  
Movimento Defesa São Paulo  
Diretoria Técnica e de Planejamento

Anexo ao Ofício MBSP 01/07

**Assunto:** Encaminhamento das sugestões do MOVIMENTO DEFENDA SÃO PAULO, com o objetivo de contribuir para o aperfeiçoamento do Projeto de Lei sobre heliportos e helipontos elaborado pelo Grupo de Trabalho Intersecretarial constituído pela Portaria nº 19/SEMPLA/2006, que estabelece normas relativas à implantação, à construção e à reforma com ou sem ampliação de área construída, para instalação e funcionamento de aeródromos, heliportos, helipontos e similares, no Município de São Paulo, com fundamento nos artigos 119 e 120 da Lei nº 13.430, de 13 de dezembro de 2002, e nos artigos 157 e 158 da Lei nº 13.885/04, objeto desta Consulta Pública.

#### **Parte I – Considerações preliminares sobre o Projeto de Lei acima referido**

O MOVIMENTO DEFENDA SÃO PAULO, na defesa dos interesses dos cidadãos e entidades de moradores que representa, há mais de dois anos, tem procurado dialogar com as autoridades responsáveis pelos vãos de helicópteros na cidade de São Paulo, com o objetivo de regulamentar o uso destas aeronaves no nosso Município, promovendo várias reuniões com o Serviço Regional de Proteção ao Voo - SRPV, Associação Brasileira de Pilotos de Helicópteros - ABRAPHE, Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e encaminhando documentação à Secretaria Municipal do Planejamento - SEMPLA.

Durante este período, reiteradamente reivindicamos o cumprimento de quatro pontos principais, a nosso ver muito importantes, e que já foram objeto de solicitação à ANAC, SRPV, ABRAPHE e SEMPLA:

- Limite de horário dos vãos de helicópteros na cidade, restringindo-se ao intervalo das 7,00 hs às 20,00 hs;
- Proibição do voo parado, muito utilizado pelos helicópteros dos meios de comunicação;
- Obediência da altura mínima de 500 pés nos vãos, levando-se em conta a variação da topografia da cidade ou a cota da pista do Aeroporto de Congonhas, o que for mais restritivo;
- Definição clara dos corredores aéreos onde os helicópteros podem voar, resguardado o direito dos moradores ao silêncio e sossego atinentes às áreas residenciais.

No tocante à proposta do Projeto de Lei que ora analisamos, entendemos que:

- 1- Está sendo dado pelo Projeto de Lei em tela, tratamento equivocado a este meio de transporte - banalizando-o - sem o devido cuidado com a segurança e o direito à tranquilidade dos moradores a cidade.
- 2- A aprovação de aeródromos, heliportos e helipontos na cidade de São Paulo, deveria ser tratada como exceção e não como regra, tal como é a proposta do Projeto de Lei da SEMPLA.
- 3- Entendemos que a proibição de instalação de helipontos e heliportos deva ser estendida também a outras áreas da cidade que não somente a residencial. Quem trabalha em zonas comerciais ou industriais deve poder trabalhar sem este ruído avassalador gerado pelas aeronaves e em segurança;
- 4- O horário de funcionamento dos helipontos deve ser das 7,00 às 20,00 hs, durante os dias úteis, ficando proibido vôos nos finais de semana. Com isto, deve-se proibir os vôos nos fins de semana, das 20,00 hs da sexta-feira, até as 7,00 hs da segunda-feira.
- 5- O nível de ruído emitido admitido por estas aeronaves como sendo de 95 decibéis é extremamente alto para área urbana. Uma vez que as demais atividades urbanas tem que atender a imposição de emitirem ruído máximo de 60-65 decibéis, de acordo com a Lei nº 13.885/2004, por que permitir que os helicópteros, que já voam a uma altura baixíssima, infringam esta regra?
- 6- O conceito de se permitir a instalação de helipontos na cidade deveria ser para atender as emergências tais como: incêndios, graves acidentes, risco à saúde e à vida, casos de segurança (perseguir bandidos/coibir crime organizado, tráfico de drogas, assaltos, etc.) e não transformar os vôos de helicóptero em mais um meio de transporte urbano banal e corriqueiro que, na verdade, não ocorre em nenhum lugar do mundo! Tratar esta questão tão séria da forma como esta sendo feita, banalizando-a, expõe a população a toda sorte de perigos e incômodos;
- 7- No tocante aos corredores aéreos estabelecidos pelo SRPV da Aeronáutica para vôos de helicópteros no Município de São Paulo, no chamado "Corredor Externo" estes são sistematicamente desobedecidos pois, na hora em que vão pousar em um heliponto, "cortam caminho" saindo dos corredores e indo para o ponto de aterrissagem que lhes convém, uma vez que estas rotas não são oficialmente estabelecidas. Na aproximação para o pouso iniciam a descida muito antes do ponto, ficando abaixo dos 500 pés impostos pela lei federal por um longo trecho.
- 8- Os responsáveis pelo controle de vôo inovaram ao admitir que os helicópteros cruzem sob a rampa de aproximação do aeroporto de Congonhas, aparentemente contrariando as regras internacionais de segurança que não permitiriam este procedimento. Com esta prática a população paulistana estaria exposta aos perigos e riscos que este procedimento - que já se tornou corriqueiro - acarreta, para permitir que uns poucos usufruam deste meio de transporte pondo em risco a segurança e o direito ao descanso de toda a comunidade.

- 9- Há que se aprimorar as definições relacionadas no Projeto de Lei – definir heliporto como um aeroporto específico para helicópteros. No caso do heliponto, a questão ser particular ou não (com ou sem exploração comercial), parece-nos irrelevante, pois os perigos e incômodos por eles gerados são iguais.
- 10- Deveria existir um gabarito mínimo estabelecido para prédios poderem abrigar um heliponto (Ex: prédios com mais do que 50,00m de altura). A instalação de heliponto não deveria ultrapassar o gabarito de altura da edificação estabelecido pela legislação do zoneamento;
- 11- A utilização comercial dos helipontos configura-se em transformá-los, de fato, em heliportos, em que pese não tenham manutenção, abastecimento, etc. como está na definição deste Projeto de Lei. Definir claramente o que se está querendo dizer com “comercial”. Os helipontos não deveriam atender pessoas que não fossem do condomínio em que estão localizados. Ex: Edifício San Paulo onde qualquer pessoa pode utilizá-lo, bem com os dos hotéis de turismo em dia de Formula Um. Quem controlaria isto e quais são as sanções para os infratores?
- 12- O deslocamento de ar destas aeronaves deve também ser levada em conta. Lembrar que o heliponto do Pão de Açúcar na Av. Brigadeiro Luis Antonio, provoca um deslocamento de ar brutal, devido a sua baixa altura (localizado em prédio com aproximadamente 5 andares). Os transeuntes que estão nas calçadas das imediações deste edifício, quando dos seus pouso e decolagens, precisam segurar-se para não serem arrastados/empurrados devido ao deslocamento de ar provocado;
- 13- Teria que existir ao longo das grades de proteção, em volta da laje de pouso, uma forma de barreira acústica;
- 14- A ANAC e PMSP deveriam fazer um convenio onde, primeiramente, a Prefeitura verifique a viabilidade urbanística que permita a instalação/construção de helipontos e, uma vez emitida a respectiva “Certidão de Viabilidade Urbanística para Construção e Instalação de Heliponto” pela municipalidade, só então, a ANAC autorizaria seu funcionamento e operação apenas. Caberia aos órgãos com competência para aprovar plantas a liberação da obra pretendida. Nestes casos, não seria permitido o início das obras enquanto o respectivo Alvará de Execução de Edificação Nova ou Reforma, não fosse emitido, nos termos do Código de Obras e Edificações – COE.
- 15- Há que se proibir terminantemente vôos parados, quando os helicópteros “estacionam” no ar, como é o caso de helicópteros que servem aos meios de comunicação, admitindo-se somente esta prática, em caso de emergência comprovada, aos helicópteros da Polícia Militar, proibindo definitivamente que os helicópteros dos meios de comunicação se valham desta prerrogativa.



## O barulho dos helicópteros

O Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo (SRPV), órgão ligado ao Comando da Aeronáutica, anunciou, há dias, que aumentará em 50 metros a altitude de voo dos helicópteros em 7 das 21 rotas de helicópteros que cruzam as cidades da Grande São Paulo, numa tentativa de reduzir o incômodo provocado pelo barulho dos aparelhos. A partir de junho, a altitude mínima de voo será de 914 metros. É a segunda vez em pouco mais de um ano que o SRPV altera a altitude das rotas. Em 2005, a altitude de cruzeiro de 4 das 6 rotas que atravessam os bairros da Lapa, Perdizes, Butantã e Morumbi foi aumentada de 80 a 60 metros acima dos parâmetros anteriormente estabelecidos, de 150 metros.

Com essas medidas, o Comando da Aeronáutica tenta atenuar o ruído a que está submetida a população da cidade, que tem uma das maiores frotas de helicópteros do mundo. Falta a Prefeitura cumprir a tarefa que é de sua competência: disciplinar a instalação de helipontos na cidade, segundo normas de zoneamento e de acordo com as regras ambientais.

O Plano Diretor de São Paulo atribuiu ao Executivo municipal o dever de apresentar à Câmara até um ano após sua entrada em vigor, em 2002, projeto de lei organizando a instalação dos helipontos. O projeto, que deveria ter sido apresentado em 2003, ainda está em elaboração na Secretaria de Planejamento (Sempla). A fase de consulta pública deveria se encerrar no últi-

mo dia 2 de fevereiro, mas a Secretaria estendeu o prazo por mais um mês.

Em São Paulo, nos últimos anos, empreendimentos comerciais e residenciais passaram a oferecer helipontos como um dos principais benefícios aos futuros compradores. Em 2001, havia 109 pontos de pouso e decolagem na cidade. Hoje são 300, dos quais apenas 70 têm licença da Prefeitura para funcionar. São Paulo concentra uma frota de 500 helicópteros, quase 50% da frota nacional e, no mundo, a espi- tal só é superada por Nova York.

### Aeronáutica e Prefeitura têm que se aliar para inibir esse transtorno

Sem uma lei municipal específica, praticamente inexiste a fiscalização dos helipontos da cidade. Assim, o número de locais de pouso e decolagem de helicópteros se multiplica e seus usuários não se vêem obrigados a respeitar horários ou a se preocupar com o nível de ruído a que a população é submetida.

As poucas normas que regulamentam os helipontos estabelecem que os pontos sejam usados apenas pelos ocupantes dos edifícios onde estão instalados. Porém, a vantagem do voo de helicópteros numa cidade de trânsito sempre congestionado é economizar tempo e encurtar distância. Por isso, em vez de usar os aeroportos, os donos de helicópteros alugam helipontos de terceiros para desembar-

car seus passageiros no local mais próximo possível de seus destinos.

Na área de 102 quilômetros quadrados delimitada pelo Estádio do Morumbi, Avenida Paulista, Ponte do Jaguaré e Aeroporto de Congonhas, o SRPV coordena pelo menos 200 mil voos de aviação e 60 mil de helicópteros por ano. O congestionamento é tal que exigiu a instalação de um centro de controle exclusivo para voos de helicópteros, que funciona desde junho de 2004. São Paulo é a única cidade do mundo a contar com tal serviço.

No interior de imóveis vizinhos de helipontos, o barulho dos aparelhos chega a atingir 95 decibéis, quando o limite fixado pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e pela Lei de Zoneamento é de 70 decibéis. O transtorno é tão evidente que cidades desenvolvidas e urbanisticamente bem organizadas somente autorizam a construção de uns poucos helipontos na periferia.

A Prefeitura precisa, em definitivo, fixar regras que limitem a expansão do número de helipontos e interditar aqueles que funcionam irregularmente. Na cidade de trânsito caótico, é evidente que o uso de helicópteros é necessário. O sossego da população, porém, deve ser respeitado, assim como os direitos daqueles que residem em bairros exclusivamente residenciais, para os quais a Lei de Zoneamento assegura tranquilidade.

## Helipontos: Consulta pública

### Parte II – Sugestões do Movimento Defesa São Paulo ao Projeto de Lei abaixo.

Nota: As dívidas, questionamentos e alterações propostos estão indicados junto ao texto original na cor vermelha ou, eventualmente, na cor azul.

## MINUTA DE PROJETO DE LEI

Estabelece normas relativas à implantação, à construção e à reforma com ou sem ampliação de área construída, para instalação e funcionamento de aeródromos, heliportos, helipontos e similares, no Município de São Paulo, com fundamento nos artigos 119 e 120 da Lei nº 13.430, de 13 de dezembro de 2002, e nos artigos 157 e 158 da Lei nº 13.835/04.

A Câmara Municipal de São Paulo:

Art. 1º. Aplicam-se à implantação, à construção e à reforma, com ou sem ampliação de área construída, para instalação e funcionamento de aeródromos, heliportos, helipontos e similares no Município de São Paulo, as disposições previstas nesta lei, sem prejuízo das demais legislações pertinentes.

Art. 1º – Entendemos que, neste artigo, deva ficar claro quais são os objetivos desta lei.

- a) estabelecer regras para *construção, instalação, reformas com ou sem ampliação, para instalação dos aeródromos, heliportos e helipontos, ou seja, estabelecer regras para a parte física do aeródromo, heliportos e helipontos e similares,*
- b) estabelecer regras para o funcionamento destes usos.

Acréscitar dois parágrafos:

§ 1º - Nenhum helicóptero poderá voar no Município de São Paulo a uma altitude inferior a 500 (quinhentos) pés, medidos a partir da cota de nível da pista do aeroporto de Congonhas ou obedecida a topografia do local a partir da rota adotada, sendo adotada a altitude mais restritiva.

§ 2º - No caso de pousos em áreas próximas às residenciais, a aproximação deverá ser feita a uma altitude de 500 pés até 300 metros do ponto de pouso.

ATENÇÃO: Entendemos que esta lei deveria tratar somente da construção e instalação de helipontos, ficando os aeródromos, heliportos e similares (?) sujeitos a regras mais rigorosas do que as estabelecidas nessa lei.

Art. 2º - Para os efeitos desta lei utilizam-se as seguintes definições:

I. AERÓDROMO: toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves;

II. AERÓDROMO PRIVADO: aeródromo civil que só poderá ser utilizado com permissão de seu proprietário, sendo vedada sua exploração comercial (?);

III. HELIPONTO: Aeródromo destinado exclusivamente a helicópteros. Área homologada ou registrada, ao nível do solo ou elevada, utilizada para pouso ou decolagem de helicópteros;

IV. HELIPONTO PRIVADO: heliponto civil destinado ao uso de helicópteros de seu proprietário ou de pessoas por ele autorizado, sendo vedada sua utilização em caráter comercial (?);

Inciso II e IV - Esclarecer: o que se entende por *exploração comercial* (II) e *utilização e caráter comercial* (IV)? Quem fará o controle?

V. HELIPORTOS: helipontos dotados de instalações e facilidades para apoio de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas, tais como pátio de estacionamento, estação de passageiros, locais de abastecimento, equipamentos de manutenção, etc.

VI. ÁREA DE POUSO E DECOLAGEM: área do heliponto ou heliporto, com dimensões definidas, onde o helicóptero pouso e/ou decola;

Inciso VI - Onde constam as dimensões definidas da área de pouso e decolagem? Fazer referência onde estão relacionadas estas dimensões;

VII. ÁREA DE POUSO E DECOLAGEM DE EMERGÊNCIA PARA HELICÓPTEROS: área de pouso e decolagem construída sobre edificação que poderá ser utilizada para pouso e decolagens de helicópteros, exclusivamente em caso de emergência ou calamidade;

Inciso VII - Definir o que se entende por emergência.

VIII. CORREDOR AÉREO DE CIRCULAÇÃO DE HELICÓPTEROS (CH): espaço aéreo para o qual deverá ser canalizado fluxo de tráfego de helicópteros;

IX. OPERAÇÃO DIURNA: operações conduzidas entre o nascer e o pôr-do-sol;

X. OPERAÇÃO NOTURNA: operações conduzidas entre o pôr-do-sol e o nascer;

XI. NÍVEL DE PRESSÃO SONORA: relação logarítmica entre dois valores de pressão sonora, um dos quais convenicionado como referência;

XII. DECÍBEL: divisão de uma escala logarítmica cujos valores são vinte vezes o logaritmo decimal da relação entre o valor de pressão considerado, e um valor de pressão especificado, tomando como referência e expresso na mesma unidade;

XIII. NÍVEL DE PRESSÃO SONORA EM dB(A): nível de pressão sonora em cuja medição é utilizado o circuito de ponderação tipo "A" conforme IEC 651.

Incisos XI e XIII - Esclarecer a redação e para que servem as expressões "relação logarítmica entre dois valores de pressão sonora...", bem como "nível de pressão sonora em cuja medição é utilizado o circuito de ponderação tipo "A" conforme IEC 651".

Art. 3º - A implantação de novos aeródromos, heliportos, helipontos e similares, fica condicionada ao atendimento dos artigos 157 e 158 da Lei nº 13.885/04.

Art. 3º - Definir e esclarecer se o uso desses aeródromos seria classificado como nR3 e se esta regra vale somente para os casos novos, como está no texto. Como fica a situação dos heliportos, helipontos, já existentes (licenciados/regulares/irregulares)? Teriam sido os classificados como uso E4 na lei de uso e ocupação do solo revogada?

Art. 4º - Todos os aeródromos, heliportos, helipontos e similares, deverão obedecer aos parâmetros de incomodidade descritos nos Quadros 2C, 2E e 2H anexo à parte III da Lei nº 13.885/04.

Art. 4º - Entendemos que deverá constar nesta lei um Quadro específico constando os parâmetros de incomodidade a serem atendidos, deixando claro quais os limites e parâmetros a serem obedecidos, uma vez que os quadros mencionados (2C, 2E e 2H) se referem a atividades de outra natureza e suas construções nada tem a ver com vôos de aeronaves;

Art. 5º - Todo projeto para construção ou reforma para a implantação de aeródromos, heliportos, helipontos e similares deverá ser precedido de diretrizes prévias emitidas pela Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTLU.

Art. 5º - Entendemos que as diretrizes para construção ou reforma para implantação dos aeródromos, heliportos e helipontos devem ser definidas por órgão do Executivo, com base na presente lei e não pela CTLU que é um órgão consultivo, não lhe cabendo as análises de projetos que deveriam ter um caráter rotineiro.

Parágrafo Único - Fica atribuída à Comissão de Análise Integrada de Projetos de Edificações e de Parcelamento do Solo - CAIBPS, criada pelo Decreto nº 41.864, de 4 de abril de 2002, a competência para a análise dos projetos definidos no "caput" deste artigo, a qual elaborará o relatório que será submetido à apreciação da Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTLU.

Parágrafo único - Retirar

**Justificativa:** Entendemos que as diretrizes para construção, reforma para implantação dos aeródromos, heliportos e helipontos devam ser definidas por órgão do Executivo com base na presente lei, não cabendo a CTLU fazê-lo por competência legal, uma vez que é órgão consultivo e deliberativo.

Estas diretrizes de projetos para construção ou reforma para implantação de aeródromos, deverão ser definidas nesta LEI. Caso contrário, para que serve esta LEI?

Deixar claro nesta LEI que somente após expedição do Alvará de Construção ou Execução da Obra é que este tipo de obra poderá ser iniciado.

Fica obrigatória a apresentação do Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Relatórios de Impacto de Vizinhança - EIVL/RIVI de todos os aeródromos, helipontos e heliportos a serem instalados no Município de São Paulo;

Art. 6º - Ficam proibidas, no Município de São Paulo, a implantação, a construção e a reforma, com ou sem aumento da área, para a instalação de aeródromos, heliportos, helipontos e similares em:

Nova redação:

Art. 6º - "Ficam proibidas, no Município de São Paulo, a operação, a implantação, ...."

Incluir a palavra operação;

Incluir parágrafo: "No caso dos aeródromos existentes nestes locais será dado o prazo de até 90 dias para a extinção completa desta atividade;"

I. zonas especiais de preservação - ZEP;

II. zonas de proteção e desenvolvimento sustentável - ZPDS, exceto em hotéis de turismo, classificados como nR4, conforme o Quadro nº 5A, anexo à parte III da Lei nº 13.885/04;

III. zonas de lazer e turismo - ZLT, exceto em hotéis de turismo, classificados como nR4, conforme o Quadro nº 5A, anexo à parte III da Lei nº 13.885/04;

Item II e III - Excluir "hotéis de turismo";

Consideramos esta exceção um privilégio sem sentido; estes hotéis estão disseminados por toda a cidade e os helicópteros que ali pousam incomodam tremendamente os moradores, os trabalhadores das circunvizinhanças.

Ex: o Hotel Ritz de Paris, bem como o de outras cidades importantes não tem helipontos e todos sobrevivem perfeitamente sem este uso;

IV. nas zonas exclusivamente residenciais - ZER e faces de quadras a elas lindárias;

V. nas zonas exclusivamente residenciais de proteção ambiental - ZERp e faces de quadra a elas lindárias;

Item IV e V - Retirar "faces de quadras" ficando a redação "quadras lindárias, atendida a faixa de 1.500 (hum mil e quinhentas) metros;"

VI. nas vias locais das zonas mistas de proteção ambiental - ZMp;

VII. nas zonas especiais de preservação ambiental - ZEPAM;

VIII. nas zonas especiais de preservação cultural - ZEPEC;

IX. nas zonas especiais de produção agrícola e de extração mineral - ZEPAG, exceto em hotéis de turismo, classificados como nR4, conforme o Quadro nº 5A, anexo à parte III da Lei nº 13.885/04,

Item IX - Retirar "exceto hotéis de turismo";

X. nas zonas especiais de interesse social - ZEIS - 4;

XI nas zonas de centralidades lineares ZCLz - I, ZCLz - II;

Item XI - Incluir "ZTL Zonas de Transição Linear";

XII nas vias locais das zonas mistas - ZM;

XIII nas vias com largura inferior a 12 (doze) metros, em qualquer zona de uso;

Item XIII - Substituir para "nas vias com largura inferior a 20 (vinte) metros...";  
Doze metros de largura de via é muito pouco.

XIV numa faixa de 500,00m (quinhentos metros) contornando os perímetros das zonas exclusivamente residenciais ZER ou ZERp;

XV em um raio de 500,00m (quinhentos metros) de outro heliporto existente e regulamentado aprovado pela Prefeitura Municipal de São Paulo;

XVI Em todas as edificações utilizadas para uso residencial, categorias R1, Rk e Rv;

Itens XIV, XV e XVII: Estabelecer faixa ou raio mínimo de 1.500 metros para distâncias destas zonas ou entre aeródromos, heliportos e helipontos;

XVII Em um raio de 500,00m (quinhentos metros) de estabelecimentos de ensino seriado, de educação pré-escolar, faculdades, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, pronto-socorros, creches, asilos, orfanatos, sanatórios, casas de repouso e geriátricas, torres, antenas ou demais equipamentos urbanos de interesse público existentes.

Parágrafo Único - A existência das atividades estabelecidas no item XVII deverá constar do Estudo de Impacto de Vizinhaça e caberá à CTEU, ouvida a CADEPS, a determinação das distâncias a serem observadas das respectivas atividades, em função da localização das mesmas, do tipo de heliporto e do ruído previsto para o mesmo, considerando o helicóptero padrão do projeto.

Nova redação:

XVII - "Em estabelecimento de ensino seriado, de educação pré-escolar, faculdades, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, pronto-socorros, creches, asilos, orfanatos, sanatórios, casas de repouso e geriátricas, torres, antenas ou demais equipamentos urbanos de interesse público existentes ou demais equipamentos urbanos de interesse público existentes, bem como no seu raio de 1500 metros;"

Parágrafo único - Excluir;

Art. 7º - O disposto nos artigos 6º e 8º não se aplicam à instalação de helipontos e/ou helipontos em hospitais, órgãos públicos de policiamento e segurança e em imóveis da administração pública federal, estadual e municipal, desde que as respectivas edificações sejam regulares e que o projeto receba parecer favorável da Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTEU, ouvida a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Art. 7º - Nova redação:

"O disposto no inciso XVII, do artigo 6º, e no artigo 8º não se aplicam ..."

Art. 8º – Fica proibida a instalação de novos helipontos nas quadriculas nº 1 a 6, do mapa anexo, correspondentes ao eixo da pista RWY 17 do Aeroporto de Congonhas, conforme AIC nº 09/2005, emitida pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, que passa a fazer parte integrante desta lei.

Art. 8º – Acrescentar parágrafo único

"Parágrafo único – Com vistas à segurança dos vôos das aeronaves que se utilizam do Aeroporto de Congonhas, ficam sujeitos à reavaliação os helipontos e heliportos existentes, instalados dentro do perímetro acima referido, desde que recebam parecer favorável da ANAC;"

Art. 9º – Os projetos de implantação, construção e/ou reforma, com ou sem aumento de área construída, para a instalação de helipontos, ou similares, deverão atender aos seguintes requisitos:

- I. No caso de implantação nova, a laje de pouso e decolagem deverá observar recuos de frente, fundos e laterais mínimos de 10,00m (dez metros) em relação às divisas do lote;

Nova redação:

- I. No caso de implantação nova, a laje de pouso e decolagem deverá observar recuos de frente, fundos e laterais mínimos de 50,00m (cinquenta metros) em relação às divisas do lote;

- II. No caso de implantação sobre edificação existente e regular, com uso misto, ou com qualquer outra categoria de uso não residencial, a área de pouso e decolagem do heliponto deverá observar, em relação às divisas do lote, recuos de frente, fundos e laterais mínimos de 10,00m (dez metros) em relação às divisas do lote,

Nova redação:

- II. No caso de implantação sobre edificação existente e regular, com uso misto, ou com qualquer outra categoria de uso não residencial, a área de pouso e decolagem do heliponto deverá observar, em relação às divisas do lote, recuos de frente, fundos e laterais mínimos de 50,00m (cinquenta metros) em relação às divisas do lote; a altura desta edificação deverá ser superior a 50,00m.

III. Apresentar de Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, que deverá obedecer ao disposto no artigo 11 desta lei;

IV. Apresentar documento emitido pela ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, autorizando a construção e operação do heliponto no local;

IV – Nova redação:

"Apresentar documento emitido pela ANAC, autorizando a construção, a utilização e operação do heliponto no local, após a expedição de "Certidão de Viabilidade Urbanística para Construção do Heliponto" pela PMSP autorizando sua construção, atendendo os requisitos da presente lei, sem prejuízo das demais legislações municipais, estaduais e federais cabíveis."

V. Informar o número de pouos e decolagens previstos para o local;

VI. Apresentar planta de situação contendo todos os helipontos, estabelecimentos de ensino seriado, de educação pré-escolar, faculdades, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, pronto-socorros, creches, asilos, orfanatos, sanatórios, casas de repouso e geriátricas, torres, antenas ou demais equipamentos urbanos de interesse público, existentes em uma faixa envoltória de 500,00m (quinhentos metros) do local objeto do pedido de análise;

Nova redação:

VI. Apresentar planta de situação contendo todos os helipontos, estabelecimentos de ensino seriado, de educação pré-escolar, faculdades, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, pronto-socorros, creches, asilos, orfanatos, sanatórios, casas de repouso e geriátricas, torres, antenas ou demais equipamentos urbanos de interesse público, existentes em uma faixa envoltória de 1.500,00m (um mil e quinhentos metros) do local objeto do pedido de análise;

VII. Apresentar planta de localização, numa escala de 1:500 ou 1:1000, contendo área de pouso, superfície de aproximação e de saída, superfície de transição, indicadores de vento, vias públicas, etc;

Nova redação:

VII. Apresentar planta de localização, numa escala de 1:500 ou 1:1000, contendo área de pouso, superfície de aproximação e de saída, superfície de transição, indicadores de vento, vias públicas, etc;

*Definir o " etc. ", relacionando todos os itens que deverão ser apresentados na planta exigida nesta lei.*

VIII. Indicar gabarito do heliponto;

VIII. Especificar em relação ao que deverá ser definido o gabarito do heliponto (seria a altura total da edificação em relação ao res do chão?) A edificação para abrigar heliponto deverá ter altura inferior a 50,00m.

IX. Planta baixa da área de pouso, contendo informações sobre cerca de segurança, equipamento contra incêndio, balizamento, etc;

*Definir o " etc. ", relacionando todos os itens que deverão ser apresentados na planta exigida nesta lei.*



X. Indicar o helicóptero de projeto (maior helicóptero que será usado, quanto ao peso, dimensões e número de motores, ruído emitido, etc);

Definir o " etc ", relacionando todos os itens que deverão ser apresentados na planta exigida nesta lei.

XI. Apresentar corte longitudinal, contendo as superfícies de aproximação e de saída, com obstáculos abaixo destas;

XII. Apresentar corte transversal contendo as superfícies de transição, com obstáculos abaixo destas,

XI e XII - Definir "superfícies de aproximação, saída e transição", conforme lista do Art. 2º desta lei;

XIII. Para os helipontos elevados, além dos itens anteriores deverão ser apresentados os seguintes documentos:

- a. Corte transversal do prédio, aprovado pela autoridade municipal competente;
- b. Planta baixa das instalações onde estará a área de pouso;
- c. Localização das instalações contra incêndio;
- d. Planta das grades de proteção laterais da área de pouso;
- e. Anuência, registrada em cartório, indicando que todos os condôminos concordam com a instalação do heliponto no edifício;

Nova redação:

e. "Anuência, registrada em cartório, indicando que todos os condôminos concordam com a instalação do heliponto no edifício, bem como a anuência dos proprietários dos imóveis existentes, num raio de 100 (cem) metros do seu centro geométrico."

f. Cálculos estruturais da última laje, considerando as cargas permanentes acidentais comuns e as de impacto do helicóptero de projeto (os desenhos deverão obedecer aos padrões ABNT)

Acrescentar Parágrafo único:

Parágrafo único - No caso de helipontos existentes, regulares ou não, o mesmo procedimento relacionado no caput deste artigo deverá ser seguido.

Art 10 - Os helipontos ou, os helipontos dotados de instalação para abastecimento, reparos, manutenção e guarda de helicópteros, deverão obedecer aos seguintes parâmetros:

- I. Somente poderão ser implantados na zona ZPI - zona predominantemente industrial;
- II. Área mínima de lote = 5.000m²
- III. Frente mínima do lote = 50,00m

IV. Recuos mínimos de 10,00m de todas as divisas do imóvel;

IV. Recuos mínimos de 30,00m de todas as divisas do imóvel;

V. Deverão apresentar um Estudo de Viabilidade Ambiental – EVA, aprovado pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA;

V. Deverão apresentar um Estudo de Viabilidade Ambiental – EVA, contendo o respectivo Relatório de Viabilidade Ambiental – RVA, aprovado pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA;

VI. Deverá atender aos parâmetros de incomodidade descritos nos Quadros 2C, 2E e 2H, anexos à parte III da Lei nº 13.885/04.

VI – Relacionar quais são os parâmetros de incomodidade que deverão ser obedecidos nesta lei. A simples remissão para os Quadros 2C, 2E e 2H só geram confusão, pois nem mesmo as Subprefeituras sabem como aplicá-los.

VII. A Licença de funcionamento deverá ser renovada a cada ano obedecendo ao disposto nesta lei para os demais helipontos, e condicionada à aprovação do EVA pela Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente – SVMA.

VII. Esclarecer a expressão “para os demais helipontos”;

Esclarecer se a apresentação do EVA deve ser refeita atualmente. No caso da instalação de um novo hospital ou escola, o heliponto deverá ser retirado?

§ 1º - Os helipontos e similares, de que trata o “caput” deste artigo, poderão funcionar durante todos os dias da semana, no horário das 6(seis) às 23(vinte e três) horas.

Nova redação:

§ 1º - Os helipontos e similares, de que trata o “caput” deste artigo, poderão funcionar durante todos os dias da semana, no horário das 7(sete) às 20(vinte) horas;

§ 2º - O horário de funcionamento de helipontos privados localizados no território do Município de São Paulo, destinados apenas a pousos e decolagens de helicópteros, deverá ser em todos os dias úteis de funcionamento da atividade principal, das 7(sete) às 22(vinte e duas) horas, desde que possuam autorização para operação diurna e noturna, emitida pela ANAC, conforme definição constante do artigo 2º da presente legislação.

Nova redação:

§ 2º - O horário de funcionamento de helipontos privados localizados no território do Município de São Paulo, destinados apenas a pousos e decolagens de helicópteros, deverá ser em todos os dias úteis de funcionamento da atividade principal, das 7(sete) às 20(vinte) horas, desde que possuam autorização para operação diurna e noturna, emitida pela ANAC, conforme definição constante do artigo 2º da presente legislação;

Esclarecer a expressão "todos os dias úteis de funcionamento da atividade principal". Deveria estar claro que somente de segunda a sexta-feira serão permitidos pousos e decolagem em helipontos privados.

§ 2º - O horário de funcionamento de helipontos privados localizados no território do Município de São Paulo, destinados apenas a pousos e decolagens de helicópteros, deverá ser em todos os dias úteis de funcionamento da atividade principal, das 7(sete) às 22(vinte e duas) horas, desde que possuam autorização para operação diurna e noturna, emitida pela ANAC, conforme definição constante do artigo 2º da presente legislação;

§ 3º - A Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CILU poderá estabelecer horários mais restritivos que aqueles previstos nos § 1º e 2º deste artigo, de acordo com a localização, as regras de zoneamento e as condições de implantação e funcionamento dos helipontos e heliportos tratados neste artigo.

Observação - Os §§ 2º e 3º não se referem aos heliportos e helipontos de que trata o caput do Art. 10. São casos gerais e que deveriam estar em artigo apartado.

Acrescentar um novo artigo:

Art. XX - Fica terminantemente proibido no Município de São Paulo, pousos e decolagem de helicópteros de qualquer natureza das 20hs as 7hs do dia seguinte

Art. 11 - O EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança, exigido no item III do artigo 9º, desta lei, deverá contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, dentre outras, das seguintes questões:

Nova redação:

Art. 11 - O EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança, exigido no item III do artigo 9º, desta lei, deverá contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, num raio de 1.500 m (hum mil quinhentos metros) contados a partir do centro geométrico da laje de pouso e decolagem do heliponto, incluindo a análise, dentre outras, das seguintes questões:

- a) adensamento populacional;

Nova redação:

- b) densidade populacional existente e adensamento populacional provocado pelo empreendimento;

- b) equipamentos urbanos e comunitários;
- c) uso e ocupação do solo;
- d) geração de tráfego e demanda por transporte público;
- e) ruído emitido pelo pouso e decolagem de helicópteros no heliponto ou heliporto, com base no maior helicóptero previsto para o local;

f) ruído de fundo do local de implantação, medido em dia útil, durante o período proposto para funcionamento do heliponto ou heliporto;

f) Retirar este item, pois o valor do ruído é absoluto em decibéis e não deve ser comparado com o ruído de fundo da cidade.

g) ventilação e iluminação;

h) paisagem urbana e patrimônio natural e cultural;

i) definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, bem como daquelas intensificadoras dos impactos positivos.

Incluir:

Parágrafo Único - A avaliação do nível de pressão sonora resultante das operações do heliponto ou, do heliporto, deverá obedecer ao disposto nas normas técnicas brasileiras, bem como às disposições legais referentes ao tema.

Art. 12 - O Estudo de Impacto de Vizinhaça - EIV, deve demonstrar, em planta, todos os helipontos existentes em um raio de 500,00m (quinhentos metros) do heliponto objeto do estudo.

Nova redação:

Art. 12 - O Estudo de Impacto de Vizinhaça - EIV, deve demonstrar, em planta, todos os helipontos existentes em um raio de 1.500,00m (um mil e quinhentos metros) do heliponto objeto do estudo.

Art. 13 - O Estudo de Impacto de Vizinhaça - EIV, deverá abranger uma área de raio de 250,00m (duzentos e cinquenta metros), cotados a partir da laje de pouso e decolagem do heliponto, analisando os usos existentes e atendendo ao disposto nos artigos 11 e 12 desta lei.

Retirar este artigo, que passa a fazer parte do caput do artigo 11.

Parágrafo Único - A avaliação do nível de pressão sonora resultante das operações do heliponto ou, do heliporto, deverá obedecer ao disposto nas normas técnicas brasileiras, bem como às disposições legais referentes ao tema.

Este parágrafo passa a fazer parte do artigo 11.

Art. 14 - O pouso e decolagem de helicópteros ficam condicionados a atender aos seguintes parâmetros:

- 1 O ruído emitido pelo helicóptero não pode ultrapassar o limite máximo de 95 db (A) para pouso e decolagem, em distância a ser definida por ato regulamentador.

Qual foi o critério para definir o limite máximo de emissão de ruído de 95 decibéis como sendo limite máximo de ruído emitido pelos helicópteros como aceitável?

Helicópteros não deverão ultrapassar a emissão de ?? decibéis, a uma distancia definida (1.500m). Além do limite sonoro, há que se levar em consideração o período de

utilização do heliponto/heliporto, sendo que em horas noturnas o limite de decibéis deverá ser menor

II. O número de pousos e decolagens diárias autorizadas para um heliponto ou heliporto fica condicionado a análise citada no parágrafo único do artigo 13, de forma a compatibilizar o nível de pressão sonora ocasionada pela operação do mesmo, com o limite máximo permitido para a zona de uso de implantação;

III. A existência de mais de um heliponto, ou de heliporto nas imediações do imóvel objeto de análise, deverão ser consideradas para o estabelecimento do número de pousos e decolagens permitidos para o heliponto ou heliporto, de forma a compatibilizar o nível de pressão sonora ocasionado pela operação dos mesmos com o permitido para a região de implantação;

Parágrafo Único - Para atender ao disposto neste artigo deverá ser apresentado um laudo, assinado por profissional habilitado, onde conste todos os dados pertinentes e os pontos de medição.

Dúvida: Como fazer este controle se há helicópteros mais ruidosos que outros? O que o perito vai determinar? Quem é este profissional habilitado?

Art. 15 - Em caráter excepcional, nos casos de incêndio, atendimento à segurança pública e em qualquer hipótese de necessidade ou relevante interesse público, as lajes de emergência regularmente aprovadas até a data da publicação desta lei poderão ser utilizadas para pouso e decolagem de helicópteros.

Art. 16 - Todas as edificações destinadas a aeródromos, heliportos e helipontos somente poderão ser utilizadas com a prévia licença de funcionamento expedida pela Subprefeitura competente, condicionada ao atendimento do disposto nesta lei, sem prejuízo da observância às demais legislações pertinentes.

§1º - A licença de funcionamento, para uso específico de helipontos, será concedida a título precário, podendo ser cancelada a qualquer tempo, quando constatado desvirtuamento de seu projeto inicial, ou quando a Municipalidade não tiver mais interesse na sua manutenção ou renovação.

§2º - Da licença referida no parágrafo anterior constará, obrigatoriamente, nota acerca de sua precariedade.

§ 3º - A licença de funcionamento terá validade de 1 ano (um ano) devendo ser renovada ao final de cada período, mediante solicitação do interessado à Prefeitura Municipal de São Paulo.

§ 4º - Caso venham a ser implantadas edificações ou outras estruturas que interfiram nos gabaritos dos aeródromos, helipontos, heliportos e similares, deverá ser reavaliada a implantação da atividade, que poderá até mesmo ter seu registro, e a consequente Licença de Funcionamento, cancelada.

§ 5º - Para a obtenção da licença de funcionamento, ou renovação da mesma, deverá ser apresentada cópia dos relatórios trimestrais, enviados à Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, conforme dispõe o item 2.1 do capítulo 2 da IAC 4301 de 21/12/2001, contendo todos os pousos e decolagens que foram efetuados no heliponto, durante o período considerado.

Nova redação.

§ 5º - Para a obtenção da licença de funcionamento, ou renovação da mesma, deverá ser apresentada cópia dos relatórios trimestrais, enviados à Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, conforme dispõe o item 2.1 do capítulo 2 da IAC 4301 de 21/12/2001, contendo todos os pousos e decolagens que foram efetuados no heliponto, durante o período considerado, relacionando a marca e o modelo dos aparelhos que foram utilizados e quantas pessoas transportaram.

**Questionamento:** Terá o funcionário da Subprefeitura competência técnica para avaliar estes relatórios trimestrais enviados para a ANAC? A ANAC deveria avaliá-los e emitir uma aprovação da operação do heliponto/heliporto a ser juntada nos documentos para obtenção da licença de funcionamento.

Não caberia a ANAC o fornecimento da licença de funcionamento do heliponto/heliporto, uma vez atendidas as exigências urbanísticas impostas por esta lei?

§ 6º Caso a operação do aeródromo, heliponto ou heliporto venha a interferir no tráfego de aeroportos e aeródromos públicos, o mesmo poderá ser objeto de restrições de operação, podendo inclusive, ser o seu registro junto à ANAC e sua licença de funcionamento municipal cancelada.

Art. 17 - Nenhum aeródromo privado, heliporto, heliponto ou similar poderá ser construído ou ter suas características físicas e/ou operacionais modificadas sem a prévia autorização da Prefeitura Municipal de São Paulo e da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Art. 18 - Os responsáveis por aeródromos, heliportos, helipontos e similares instalados em imóveis que já obtiveram, em data anterior à da publicação desta lei, Certificado de Conclusão com essa atividade, deverão solicitar a licença de funcionamento a que se refere o artigo 16, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias contados da regulamentação desta lei.

Acrescentar: Aos que estiverem construídos em áreas vedadas, "a construção de novos aeródromos, heliportos, helipontos e similares será dado um prazo para que suspendam suas atividades."

Parágrafo único. Os responsáveis por aeródromos, heliportos, helipontos, ou similares, instalados em imóveis que não obtiveram Certificado de Conclusão, ou documento equivalente, com essa atividade deverão:

Escalrecer: Qual é o "documento equivalente" ao Certificado de Conclusão? Relacioná-lo na lei.

I - solicitar, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da regulamentação desta lei, a verificação da compatibilidade de sua implantação à CADEPS - Comissão de Análise Integrada de Projetos de Edificações e de Parcelamento do Solo, que analisará a implantação do heliponto dentro dos critérios desta lei e encaminhará o expediente à Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTLU, para deliberação quanto a conveniência ou não de se aprovar o heliponto;

II - se favorável o pronunciamento da Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTLU, requerer, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados a partir da data da respectiva publicação, sua regularização ao órgão municipal competente, de acordo com o disposto nesta lei e na legislação municipal pertinente;

III - requerer, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data da emissão do Auto de Regularização, a respectiva licença de funcionamento a que se refere o artigo 16 desta lei.

IV - No caso de despacho contrário à manutenção do uso no local, o mesmo deverá receber pintura, conforme estabelecido pela ANAC, nas cores "vermelhas" e "amarela", indicando que o mesmo não está aprovado e que não poderá ser utilizado.

**Ponderação:** A autorização para construção de heliponto deveria ser feita pelo órgão da Prefeitura que aprova as edificações, a partir de autorização da ANAC, uma vez emitida preliminarmente a "Certidão de Viabilidade Urbanística para Construção do

Heliponto" pela Sempla Entendemos que a CAIEPS não deveria ter esta competência, nem ser rotina da CTLU aprovar.

Art. 19 - Fiodas os prazos estabelecidos no artigo 18, o não atendimento às disposições desta lei configurará situação de irregularidade, que sujeitará o infrator à imposição das seguintes medidas e penalidades, sem prejuízo das demais cominações legais aplicáveis:

I - intimação para apresentar, no prazo de 5 (Cinco) dias, os documentos que comprovem a adoção das medidas estabelecidas no artigo 18 desta lei;

II - não atendida a intimação, será lavrada multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), renovável a cada 30 (trinta) dias, enquanto não for regularizada ou cessada a atividade, atualizado pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, na forma estabelecida na legislação municipal específica, ou por outro índice que vier a substituí-lo;

Nova redação:

II - não atendida a intimação, será lavrada multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), renovável a cada 30 (trinta) dias, com cobrança em dobro constatada a reincidência, enquanto não for regularizada ou cessada a atividade, atualizado pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, na forma estabelecida na legislação municipal específica, ou por outro índice que vier a substituí-lo;

III - concomitantemente à lavratura da segunda multa, no valor fixado no inciso II do "caput" deste artigo, deverão ser adotadas as seguintes providências:

- a) Cessação compulsória da atividade mediante comunicação à Agência Nacional de Aviação - ANAC, para as providências cabíveis;
- b) Encaminhamento do respectivo processo administrativo ao Departamento Judicial da Procuradoria Geral do Município da Secretaria dos Negócios Jurídicos, com vistas à propositura de ação judicial

Nova redação:

- b) Encaminhamento do respectivo processo administrativo ao Departamento Judicial da Procuradoria Geral do Município da Secretaria dos Negócios Jurídicos, com vistas à propositura de ação judicial para cessar a atividade ilegal, sem prejuízo do encaminhamento ao CREA de representação relativa à atividade do profissional responsável técnico pela obra;

§ 1º. Para os efeitos desta lei, considera-se infrator o proprietário ou o possuidor do imóvel, bem como seus sucessores, o condomínio, representado por seu síndico e o profissional técnico responsável pelo projeto.

Nova redação:

§ 1º. Para os efeitos desta lei, considera-se infrator o proprietário ou o possuidor do imóvel, bem como seus sucessores, o condomínio, representado por seu síndico e o profissional técnico responsável pelo projeto e, quando possível de ser identificado, o proprietário ou possuidor do helicóptero.

§ 2º. Na hipótese de ser constatada a existência de edificação ou obra irregular, serão aplicadas as sanções previstas no Código de Obras e Edificações, concomitantemente à multa fixada no inciso II do "caput" deste artigo.

Folha nº \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_  
Protocolo nº 12/2005  
Assinado por O. Viana  
Reg. 100.812

Art. 20 - O desrespeito à ordem administrativa de cessação compulsória da atividade enseja desobediência, com o encaminhamento de "notitia criminis" à autoridade policial competente, sem prejuízo da adoção das demais medidas judiciais pertinentes.

Parágrafo Único - A ação fiscalizatória para os aeródromos, heliportos, helipontos e similares, instalados irregularmente após a edição desta lei, será desenvolvida conforme o disposto nos itens do artigo 19, sendo que a intimação prevista no item I, deverá solicitar a apresentação da licença de funcionamento no prazo de 5 (cinco) dias.

Art. 21 - A Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTLU caberá decidir sobre os casos não previstos nesta lei, bem como sobre a interpretação de seus dispositivos, em caso de dúvida.

Art. 22 - Caberão às Subprefeituras a adoção das medidas fiscalizatórias e a aplicação das sanções estabelecidas nesta lei.

Art. 23 - O decreto que regulamentar a presente lei disporá, além das demais regulamentações pertinentes, sobre o controle e o cadastramento dos helipontos aprovados, bem como de procedimentos a serem observados nas ações fiscalizatórias decorrentes de funcionamento irregular.

Art. 24 - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 25 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação





# MOVIMENTO DEFENSA SÃO PAULO

CNPJ - 71.582.199/0001-04

Folha nº \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_  
Protocolo nº 18/2006  
Município de São Paulo  
Reg. nº 6892

Ofício MDSP 08/07

São Paulo, 01 de março de 2007.

À  
SEMPLA - Secretaria Municipal de Planejamento  
Departamento Técnico do Uso do Solo  
Rua São Bento, 405 - 17º andar - sala 173 A  
São Paulo - SP

Prezados Senhores,

**Assunto: TEXTO COMPLEMENTAR À CONSULTA PÚBLICA REFERENTE A  
HELIPONTOS E SIMILARES - MINUTA DE PROJETO DE LEI**

O Movimento Defesa São Paulo, entidade representante de Associações de Moradores, que tem por objetivo defender os interesses da coletividade, vem apresentar documento adicional ao Ofício MDSP 01-07, de 01/02/07, protocolado sob nº 05419, contendo análise e sugestões da proposta colocada para Consulta Pública, referente ao Projeto de Lei que "estabelece normas relativas à implantação, à construção e à reforma, com ou sem ampliação de área construída, para instalação e funcionamento de aeródromos, heliportos, helipontos e similares, no Município de São Paulo".

Solicitamos, nesta oportunidade, que a Sempla ao elaborar o citado PL, imponha doravante como altitude mínima permitida para os vãos dos helicópteros na área urbana do Município de São Paulo, a altitude de 1500 pés, ao invés dos 500 pés hoje permitidos e muitas vezes descumpridos.

Examinamos várias normas internacionais, onde - por respeito ao conforto e à saúde do cidadão urbano - é estabelecido que os helicópteros voem a uma altitude de 1500 pés AGL (Above Ground Level).

Nos textos que anexamos ao presente Ofício, não se fala em vãos urbanos a uma altitude de 500 pés, como ocorre em São Paulo!!

Não é sem razão que somos submetidos a uma verdadeira tortura com o ruído gerado por este meio de transporte que se prolifera descontroladamente a cada dia.

Rua Afonso Braz, 408 - CJ. 102 - Vila Nova Conceição - SP  
Fone: 3044-7172 e-mail - [defensas@sempria.com.br](mailto:defensas@sempria.com.br)

CEP: 04511-001

19127 62985-2887 805923 516118 - PAULO2007



# MOVIMENTO DEFENDA SÃO PAULO

CNPJ - 71.582.159/0001-00

Folha nº \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

Processo nº 18/2006

Processo nº 01/2006

Processo nº 01/2006

Outro aspecto que solicitamos seja contemplado na nova legislação em estudo para a diminuição da geração de ruído por estas aeronaves é o da imposição da limitação da velocidade máxima e da rotação máxima do motor utilizada nos vãos dos helicópteros na área urbana.

Uma vez mais reafirmamos nosso interesse em colaborar para o aperfeiçoamento do novo marco regulatório sobre a questão dos helipontos, heliportos e congêneres com o objetivo de adequar esta atividade ao direito dos cidadãos de viverem em uma cidade harmoniosa, saudável e democrática, onde os legítimos pleitos de uma coletividade inteira sejam considerados e acolhidos pelos nossos gestores públicos..

Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos necessários.

Atenciosamente,

Lucila Lacreta  
Movimento Defesa São Paulo  
Diretoria Técnica e de Planejamento



# MOVIMENTO DEFENDA SÃO PAULO

CNPJ - 71.582.159/0001-00

Folha nº \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

11/09

Processo nº 18/2006

Washington O. Vitor

Reg. 109.812

Ofício MDSP-29/07

São Paulo, 12 de setembro de 2007

Exmo. Sr.

Vereador Dr. Farhat

DD. Presidente da CPE do Aeroporto de Congonhas

Câmara Municipal de São Paulo - CMSP

São Paulo - SP

Assunto: **HELIPONTOS/HELICÓPTEROS: ROTAS, SOBREVÔOS E LEGISLAÇÃO**

Senhor Presidente da CPE da CMSP:

O Movimento Defesa São Paulo - MDSP, com CNPJ nº 71582159/0001-00, entidade que representa dezenas de Associações de Moradores, entre outros, fundada com o objetivo de defender os interesses coletivos, vem nesta Audiência Pública da Comissão Parlamentar de Estudos sobre o Aeroporto de Congonhas apresentar, a título de colaboração, os seguintes documentos que tratam da busca de soluções para resolver a questão do incômodo causado aos moradores da cidade de São Paulo ocasionado pelos vôos dos helicópteros:

- 1- Ofício MDSP 01/07 à Sempla - Encaminhando manifestação relativa à Consulta Pública do PL referente a regulamentação pelo Executivo de questões relativas a Helipontos e similares, contendo anexo com encaminhamento de sugestões do Movimento Defesa São Paulo sobre o PL elaborado pelo GT da Portaria nº 19/SEMPLA/2006 (22fls.)
- 2- Ofício MDSP 08/07 - Texto complementar à Consulta Pública retro mencionada (09 fls.)
- 3- Diagrama das rotas dos helicópteros na cidade de São Paulo (01 fl.)
- 4- Ofício MDSP 08/05 - Solicita audiência ao Presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Helicópteros -ABRAPHE (01 fl.)
- 5- Ofício MDSP 12/05 - Ata da audiência com o Sr. Comandante do serviço Regional de Proteção ao Vôo - SRPV (03 fls.)
- 6- Ofício MDSP 16/05 -Solicita audiência para obter informações ao Sr. Presidente as ABRAPHE (02 fl.)



# MINISTÉRIO DA DEFESA SÃO PAULO

CNPJ - 71.542.159/0001-00

Folha nº \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_

Processo nº 18/2006  
Washington O. Viana  
Reg. 100 812

- 7- Ofício MDSP 07/06 - Solicita audiência para obter informações ao Sr. Coronel Aviador Chefe do SRPV
- 8- Ofício MDSP 11/06 - Solicita audiência para obter informações ao Sr. Coronel Aviador Chefe da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC (01 fl.)
- 9- Ofício MDSP 08/06 ao Sr. Secretário de SEMPLA, manifesta interesse em colaborar com o GT da Portaria nº 19/SEMP/2006 (01 fl.)
- 10- Ofício MDSP 18/06 ao Sr. Secretário de SEMPLA, solicitando conhecer os resultados do GT da Portaria nº 19/SEMP/2006 (01 fl.)
- 11- Ofício MDSP 19/06 ao Sr. Secretário de SEMPLA, solicitando a relação e situação dos helipontos instalados, bem como os com pedido de instalação na cidade de São Paulo (03 fl.)
- 12- Ofício MDSP 19/06 ao Sr. Secretário de SEMPLA, solicitando vistas e cópias do processo nº 2003-0.005.292-4 de pedido de ampliação do Terminal de passageiros, bem como de construção de nova torre de comando do Aeroporto de Congonhas (01 fl.)
- 13- Cartilha de "Programa de Redução de Ruído" elaborada pela Helicopter Association Internacional (14 fls.)
- 14- CD contendo filme com as "Novas Rotas de Helicópteros" elaborado pela APHESP.

Desde já agradecemos e aproveitamos o ensejo para reiterar nossos protestos de consideração e estima, colocando-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos,

Cordialmente,

Lucila Falcão Pessoa Lacreta  
MDSP - Diretora Técnica

Como parte das resoluções desta Comissão e das propostas aprovadas, a Câmara Municipal de São Paulo, através da Presidência e dos membros da Comissão de Estudos, deverá encaminhar cópias deste relatório às seguintes autoridades e instituições:

- Prefeito do Município de São Paulo
- Secretaria Municipal de Planejamento
- Secretaria Municipal do Meio Ambiente
- Secretaria Municipal de Transportes
- Ministério da Defesa
- Ministério da Casa Civil
- Presidente do Congresso Nacional
- Presidente do Senado Nacional
- Diretoria da ANAC
- Diretoria da INFRAERO
- CONAC
- Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA)
- Sindicato Nacional das Empresas Aviação - SNEA
- Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo - SNETA
- Associação Brasileira de Aviação Geral - ABAG
- Sindicato dos Aeroviários
- Sindicato dos Aeronautas
- Associação de Moradores Jardim Ceci e Vila Noca
- Movimento Defesa São Paulo
- Associação Moradores de Moema

- Movibelo

- Associação dos moradores de Vila Alexandria

Este Relatório é fruto de extenso trabalho e colaboração entre os membros desta Comissão, da vontade política da sociedade e das Instituições públicas gestoras das atividades aeroportuárias.

Encaminho as informações obtidas ao longo do processo com as devidas conclusões,

São Paulo, 10 de outubro de 2007

Vereador CHICO MACENA

RELATOR

Vereador Dr. FARHAT

PRESIDENTE

Vereador AURÉLIO NOMURA

VICE-PRESIDENTE

Vereador JOSÉ POLICE NETO

Vereador JOSÉ AMÉRICO

Vereador ATÍLIO FRANCISCO



# AMEA - ABRAPAVAA AMAM - VILANOCAH - MMCB

Associações dos Moradores do  
Entorno do Aeroporto de Congonhas  
Análise preliminar

Estudo de Impacto Ambiental - EIA Vol.1 e 2  
Relatório de Impacto Ambiental - RIMA





**Analise**  
**Ampliação aeroporto de Congonhas**

**Estudo de Impacto Ambiental - EIA volumes 1 e 2**  
**Relatório de Impacto Ambiental – RIMA**

**Estudos EIA Volumes 1 e 2 e Relatório RIMA**  
**elaborado por**  
VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda.  
Contratada por INFRAERO

Abril 2009



Fonte : VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda.



Fonte : VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda.





10 de Abril de 2009

Análise Preliminar de **Estudo de Impacto Ambiental – EIA volumes 1 e 2**, e **Relatório de Impacto Ambiental – RIMA**, considerando a **AMPLIAÇÃO DA PISTA** do aeroporto de Congonhas, realizado pela empresa **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda.**

### **1. MATERIAL ANALISADO**

O material foi conseguido no link de download do site da prefeitura de São Paulo :

([http://portal.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/meio\\_ambiente/cades/audiencias/0001](http://portal.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/meio_ambiente/cades/audiencias/0001))

Consiste em três volumes, como segue:

Estudo de Impacto Ambiental – EIA – Volume 1 – (pag.I a XIX) e (pag. 1 a 382)

Estudo de Impacto Ambiental – EIA – Volume 2 – (pag.I a VI) e (pag. 384 a 585)

Relatório de Impacto Ambiental – RIMA – (pag. 1 a 89)

### **2. DESCRITIVO DO MATERIAL - Volume 1 Estudo de Impacto Ambiental – EIA**

Consiste em compilação de informações de planejamento e operação da INFRAERO / AEROPORTO DE CONGONHAS, quanto a infra estrutura, planejamento de ampliação e obras executadas em 2008.

Para tal, foram considerados dados de empresas que foram contratadas pela INFRAERO no período de 2006 a 2008, cujos relatórios, e / ou projetos, foram revisitados e recomendados pela empresa **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda.**

Referida empresa faz compilação de leis e regulamentações que se aplicam ao caso, levando em conta a fauna e a flora do entorno do aeroporto de Congonhas.

Neste volume, a parte que foi efetivamente levantada pela referida empresa, encontra-se nas páginas (219 a 289), no que se refere a medições de ruído no aeroporto de Congonhas e em seu entorno.

Nos detivemos neste tema, pois foi o único que tem condições de ser analisado sob a ótica da metodologia e das considerações técnicas.

Na análise detalhada do **Volume 1 Estudo de Impacto Ambiental – EIA**, apresentado nas páginas seguintes, pode-se verificar tais considerações e avaliações.

### **3. DESCRITIVO DO MATERIAL - Volume 2 Estudo de Impacto Ambiental – EIA**

Consiste em compilação de informações das instalações existentes no aeroporto de Congonhas, passando por algumas avaliações superficiais dos recursos de infra estruturas existentes.

A partir da página (520) do referido volume, são apresentadas classificações subjetivas da importância dos vários Impactos Ambientais do aeroporto de Congonhas na situação atual.

Na página (556), temos o seguinte texto desenvolvido pela empresa **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda:**

**Prognóstico Ambiental – “Apesar do empreendimento em estudo já ter em anos anteriores, obtido um movimento maior que o atual, observa-se pelos vários aspectos levantados que a capacidade de suporte está dentro do limite permitido de movimento (30 aeronaves/hora), e que devido à complexidade de fatores que envolvem suas atividades, o ambiente de entorno não deverá ser superior a isto. Assim, não é viável que o mesmo apresente uma projeção de aumento das atividades (entenda-se maior volume de aeronaves por hora), e sim que busque contemplar medidas que permitam manter a atual situação por um período de médio e longo prazo até que se consiga chegar a uma situação mais próxima da ideal, que seria a redução gradativa deste movimento.”**

Ainda nas paginas (556 a 560), a mesma empresa considera CINCO cenários para o aeroporto de Congonhas:

**1 – Continuidade das atividades aeroportuárias em Congonhas sem obras de grande porte e sem a adoção das medidas propostas neste estudo**

**2 - Continuidades das atividades aeroportuárias em Congonhas sem obras de grande porte e com a adoção das medidas propostas neste estudo**

**3 - Permanências do aeroporto e ampliação das pistas**

**4 - Alternativa Zero Inutilizam a estrutura de Congonhas como aeródromo e destina o local para outro(s) fim(s).**

**5 - Permanências do Aeroporto de Congonhas e Construção de um Novo Aeroporto**

Para cada cenário, apresenta os aspectos positivos e negativos sob ótica subjetiva, proposto no início do texto pela **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda.**

O texto da pagina (557), é o que considera a ampliação da pista, e para o qual foi redigido o seguinte:

**Cenário 3 - Permanência do aeroporto e AMPLIAÇÃO DAS PISTAS – “Ampliação da área disponível para manobras no aeródromo com a necessária desapropriação de áreas privadas no setor sul e construção de prolongamento de pista, sem aumento da operação das aeronaves ou do porte das mesmas.”**

Apresenta algumas “vantagens com a ampliação das pistas” :

*“Menor impacto sonoro pela maior altitude em relação à de atualmente exercida sobre áreas habitadas extra-campo.”*

*“Possibilidade de maior controle do entorno urbano imediato na área desapropriada a partir da fiscalização do poder público”*

*“Possibilidade de implantação de equipamentos comerciais e de prestação de serviços sob a extensão da ampliação das pistas”*

Ainda neste volume, nas paginas Pag. 578 a 585

São listados e não são apresentados os seguintes documentos:

- I. Anotação de Responsabilidade Técnica
- II. Cadastro Técnico Federal
- III. Certificado de Calibração
- IV. Modelo de Questionário Aplicado
- V. Plantas do Aeroporto

#### **4. DESCRITIVO DO MATERIAL – Relatório de Impacto Ambiental - RIMA**

O Relatório de Impacto Ambiental - RIMA, é o resumo das avaliações e compilações dos Volumes 1 e 2 dos Estudos de Impacto Ambiental.

A conclusão do RIMA é a seguinte (pag.88):

*“A conclusão a que se chega é que a viabilidade da atividade aeroportuária em Congonhas, em termos ambientais, remete a limitação do numero de aeronaves/hora, em conjunto com o desenvolvimento de alternativas que venham a suprir a demanda do transporte aéreo na região de São Paulo. **Percebe-se que o aeroporto na situação presente devido a fatores internos e externos à sua gestão, encontra-se muito próximo do limite de seu funcionamento e pela própria condição de implantação em região adensada, não apresenta alternativas de expansão física sem contemplar grandes custos e geração de novos impactos.”***

## **5. PREMISSAS UTILIZADAS NA ANÁLISE DO MATERIAL APRESENTADO**

No Brasil, a opção para a aplicação da Política Ambiental encontra-se essencialmente baseada em dispositivos legais.

A avaliação de impactos ambientais poderia ser executada através de mecanismos da administração pública, no entanto, em nível nacional verifica-se que a Análise do Impacto Ambiental – AIA é parte integrante dos instrumentos de política ambiental, respaldada em diversos textos legais.

O Estudo de Impacto Ambiental - EIA é um instrumento constitucional da Política Ambiental (art. 225, parágrafo 1º, IV Constituição Federal c.c. art.9º, III da Lei 6938/81).

O Relatório de Impacto Ambiental - RIMA foi instituído pelo Decreto Federal nº 88.351/83, que regulamentou a Lei nº 6938/81, e foi objeto de deliberação do CONAMA através da Resolução CONAMA nº 001/86.

O EIA é de elaboração obrigatória e, conseqüentemente, não facultativo para todas as obras e atividades, cuja instalação possa provocar significativo impacto ambiental, não sendo permitido ser realizado concomitantemente à obra ou à atividade, nem posteriormente às mesmas.

Deve ser elaborado PREVIAMENTE.

O EIA no Brasil é um instrumento orientador e fundamentador da decisão administrativa que autoriza ou não um empreendimento.

O EIA não é, contudo, um procedimento de votação do projeto, inobstante a consulta do público exigida para todos os EIA's ser obrigatória, em determinadas circunstâncias, conforme Resolução nº 009/87 do CONAMA.

Exige-se que o Diagnóstico Ambiental seja a fase primeira do EIA e do RIMA, e que esteja elaborado a partir de duas fontes:

a) **Tomada de dados primários (em campo)**

São dados atuais levantados com metodologia apropriada e passíveis de serem avaliados posteriormente pelo órgão ambiental;

b) **Tomada de dados secundários (a partir de documentos existentes)**

A segunda fonte de informação, por exemplo, séries históricas de dados meteorológicos, hidrológicos e outros, tais como Secretarias de Estado, IBGE, biblioteca, museus históricos, consulta a organizações não governamentais, a própria comunidade, dados de planejamento do órgão interessado e originador do projeto, dados de mercado, estudos de viabilidade, etc.

Estudo e análise de medidas mitigadoras e/ou minimizadoras que são aquelas capazes de diminuir o impacto negativo, ou mesmo sua gravidade, não compensando danos.

De maneira simples, pode-se exemplificar esta medida através de ações já adotadas, como reassentamento de uma comunidade diretamente afetada por um empreendimento de grande porte.

É importante afirmar que não há, dentre os métodos de **AIA / EIA / RIMA** conhecidos, aquele que se aplique a todo e qualquer estudo de impacto ambiental, em função da variedade de sistemas ambientais e das diversas naturezas dos empreendimentos e seus impactos potenciais.

Da apreciação de todos os métodos conhecidos, e do bom senso dos analistas, pode-se inferir que seus princípios auxiliam a uma ou outra tarefa do estudo, mas no todo, adaptações, bem como alternância de prioridades tem que ser efetuadas, em função do tipo, localização e natureza do empreendimento analisado.

Como estabelecido nas Resoluções CONAMA nº 001/86 e 009/87, sempre que julgar necessário o OEMA promoverá a realização de audiência pública, ou, ainda quando essa for solicitada por entidade civil, pelo Ministério Público ou por 50 (cinquenta) ou mais cidadãos.

Portanto, com base nas considerações acima, efetuou-se a análise do material em pauta, considerando-se as Premissas abaixo discriminadas.

### 5.1 PREMISSA 1. - CONSIDERAÇÕES SOBRE A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA (RESOLUÇÃO 001 DE 23/01/1986 DO CONAMA)

Considera-se impacto ambiental :

“Qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das **atividades humanas que direta ou indiretamente, afetam:**

- A saúde, a segurança e o bem estar da população;
- As atividades sociais e econômicas;
- A biota;
- As condições estéticas e sanitárias do meio ambiente;
- A qualidade dos recursos ambientais”.

### 5.2 PREMISSA 2. - IMPACTO SOCIO-ECONOMICO IMEDIATO SOBRE OS RESIDENTES NO ENTORNO DA AREA A SER UTILIZADA PARA EXPANSAO DA PISTA

Desapropriação de aproximadamente 2.000 imóveis, com os transtornos sócio econômico gerado por tal iniciativa, associado a segurança e bem estar da população.

Interferência direta no equilíbrio psicológico, social e financeiro das vidas de mais de 10.000 pessoas.

### 5.3 PREMISSA 3. - RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL AEROPORTO INTERNACIONAL DE SAO PAULO GUARULHOS

Em Janeiro de 2004, a INFRAERO apresentou a consulta publica o Relatório de Impacto Ambiental RIMA, do aeroporto Internacional de Guarulhos, onde, como uma das justificativas, para a construção do mesmo, era a **saturação do aeroporto de CONGONHAS**, cujo movimento de aeronaves seria parcialmente transferido para Guarulhos, em vista da poluição e da saturação por quantidade de movimentos de aeronaves.

Gráfico I.2: Evolução histórica do tráfego de passageiros no Aeroporto de Congonhas



Fonte : Relatório de Impacto Ambiental Aeroporto Internacional de Guarulhos – Jan.2004  
INFRAERO – Figueiredo Ferraz – Consultoria Engenharia e Projeto

A ampliação da pista de Congonhas se presta somente para escape de segurança e não para aumentar a quantidade de movimentos, pois o aeroporto esta com sua capacidade de expansão no limite, conforme afirmado no Estudo de Impacto Ambiental – EIA Vol. 2 (pag.556) em análise, bem como no **Relatório de Impacto Ambiental RIMA, do aeroporto Internacional de Guarulhos**, sendo esta uma das justificativas para construção do aeroporto naquela ocasião.

Conforme consta no item **(3.1 Justificativa para a Implantação do Aeroporto Internacional de São Paulo em Guarulhos)** do **Relatório de Impacto Ambiental Aeroporto Internacional de Guarulhos – Jan. 2004**, temos a seguinte justificativa:

“Em 1979 o Ministro da Aeronáutica, Tenente Brigadeiro Délio Jardim de Mattos, cria a Comissão Coordenadora do Projeto Sistema Aeroportuário da Área Terminal de São Paulo - COPASP, com o propósito de dar prioridade absoluta ao Aeroporto Internacional de São Paulo.



Os recursos seriam destinados agora à construção de um complexo aeroportuário em Cumbica, que juntamente com os aeroportos de Viracopos, Congonhas e Marte, formaria o Terminal Aéreo de São Paulo, a exemplo de outros países.”

Diante das dúvidas que permaneciam sobre a necessidade de se construir um novo aeroporto, tendo em vista a existência dos aeroportos de Congonhas e Viracopos, a COPASP, gestora dos aeroportos de São Paulo a época, realizou estudos cujos resultados são apresentados resumidamente a seguir :

“Restrições de operações no Aeroporto de Congonhas:

- O pavimento não suportava o peso das novas aeronaves Airbus e Boeing 767 de 140t e 130t, respectivamente;
- Considerando o comprimento de 1.939 m da pista de Congonhas, as companhias aéreas eram obrigadas a sacrificar a carga paga ou reduzir o número de passageiros para viabilizar a operação;
- Em Congonhas não era possível a realização de vôos noturnos, entre 23h e 06h;
- Em Congonhas não havia área para teste de turbinas, os quais eram realizados em pista auxiliar, que para isso precisava ser interditada;
- O terminal de passageiros não oferecia os serviços aos usuários, exigidos pela ICAO. Recomendado 14 m<sup>2</sup> por passageiro, para as horas de pico, enquanto Congonhas oferecia 3 m<sup>2</sup>;
- O estacionamento de veículos tinha capacidade para 1.580 unidades, enquanto o recomendado para 6 milhões de passageiros anuais era 2.300 vagas.

Concluiu-se, portanto, que o Aeroporto de Congonhas, apesar de sua localização, mais próximo ao centro gerador de tráfego aéreo, não apresentava as condições mínimas de **segurança** e conforto para um aeroporto internacional.

Além disso, a **ocupação urbana já presente inviabilizaria uma possível ampliação**, considerando os altos custos para desapropriações.”

Portanto, não tem sentido, anos depois voltarmos ao mesmo tema, visto que a problemática do aeroporto de Congonhas quanto a segurança, além de ter se agravado ao longo desses anos (2004 / 2009), em função do adensamento populacional, deve ser focada em limitações quanto ao tipo e peso do equipamento que é autorizado a operar no mesmo, sendo portanto um problema de GESTÃO.

Tais considerações e avaliações, não foram sequer abordadas pela **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda.**

#### **5.4 PREMISSA 4 - OBJETIVOS DA AMPLIAÇÃO DA PISTA DO AEROPORTO DE CONGONHAS**

A ampliação da pista de Congonhas se presta somente para escape de segurança e não para aumentar a quantidade de movimentos, pois o aeroporto está com sua capacidade de expansão no limite.

Tal fato é inclusive afirmado no Volume 2, na (pag.556), e no Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, (pag. 88), objeto de nossa análise:

No Estudo de Impacto Ambiental – EIA, Volume 2, na página (556), temos o seguinte texto desenvolvido pela empresa **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda.**

**Prognóstico Ambiental** – “Apesar do empreendimento em estudo já ter em anos anteriores, obtido um movimento maior que o atual, observa-se pelos vários aspectos levantados que a capacidade de **suporte está dentro do limite permitido de movimento (30 aeronaves/hora)**, e que devido à complexidade de fatores que envolvem suas atividades, o ambiente de entorno não deverá ser superior a isto. **Assim, não é viável que o mesmo apresente uma projeção de aumento das atividades (entenda-se maior volume de aeronaves por hora), e sim que busque contemplar medidas que permitam manter a atual situação** por um período de médio e longo prazo até que se consiga chegar a uma situação mais próxima da ideal, que seria a redução gradativa deste movimento.”

No Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, (pag. 88) temos:

**“.....Percebe-se que o aeroporto na situação presente devido a fatores internos e externos à sua gestão, encontra-se muito próximo do limite de seu funcionamento e pela própria condição de implantação em região adensada, não apresenta alternativas de expansão física sem contemplar grandes custos e geração de novos impactos.”**

Como a ampliação da pista de Congonhas se presta somente para **ESCAPE DE SEGURANÇA** e não para aumentar a quantidade de movimentos, como descrito acima, e como apresentado no **Relatório de Impacto Ambiental RIMA, do aeroporto Internacional de Guarulhos**, outras possibilidades devem ser exauridas, antes de se tomar a decisão pela ampliação da pista com seus impactos.

Tal análise certamente deve considerar, **LIMITAÇÃO DOS PESOS E MODELOS DE AERONAVES** para pouso no aeroporto de Congonhas, pois dessa forma a quantidade de pista necessária para pouso e decolagens será menor, permitindo assim, que uma parte da pista atual seja considerada área de escape.

Tal medida, implica somente em modificações / alterações nos métodos de gestão do aeroporto de Congonhas, e nas especificações das limitações dos tipos de aeronaves permitidas para pouso no mesmo.

#### **5.5 PREMISSA 5. - PRIORIDADE DA AVALIAÇÃO DOS ESTUDOS DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA E RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – RIMA APRESENTADOS.**

Conforme legislação, cada estudo de Impacto Ambiental - EIA, deve ser adequado aos objetivos do ambiente em estudo.

No caso do aeroporto de Congonhas, que já existe há anos, o conceito de impacto ambiental, utilizado especificamente para análise do EIA e do RIMA da ampliação da pista do aeroporto de Congonhas, refere-se **PRIORITARIAMENTE** aos efeitos da **ação humana sobre o meio ambiente, levando-se em conta a saúde, a segurança e o bem estar da população**, conforme discriminado na **(RESOLUÇÃO 001 DE 23/01/1986 DO CONAMA)** para posteriormente, em um **nível de menor prioridade**, considerarmos os demais impactos.

Aspecto que não foi levado em conta pela **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda**, em suas considerações.

#### **5.6 PREMISSA 6. - O OBJETIVOS DO RIMA - RELATORIO DE IMPACTO AMBIENTAL:**

A avaliação de impacto ambiental tem por fim, identificar, prever, interpretar e transmitir informações, acerca das consequências de qualquer ação antrópica **sobre a saúde e o bem estar do homem**, numa perspectiva espaço-temporal definida. (OLIVEIRA, 2005).

Uma vez completo o EIA / RIMA são componentes de informação com base na qual os decisórios procedem a uma escolha, sendo o RIMA, um resumo dos vários EIA, uma ferramenta auxiliar a decisão e não uma ferramenta decisiva, no que tange a ampliação da pista do aeroporto de Congonhas.

#### **5.7 PREMISSA 7. - AVALIAÇÃO DA NECESSIDADE DE ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL.**

Pressupõe que todas as etapas necessárias, foram / estão sendo percorridas pela INFRAERO / ORGAOS COMPETENTES, ou seja, a avaliação do impacto ambiental, **AIA**, que consiste no conjunto de procedimentos e métodos através dos quais se avaliaram a priori os impactos ambientais do alongamento da pista do aeroporto de Congonhas, através de ante-projetos, estudos técnicos, topográficos e geográficos de ordem genérica.

Tais informações devem servir de base para a elaboração dos Estudos de Impacto Ambiental – EIA.

A Análise de Impacto Ambiental - **AIA** do projeto de ampliação da pista de Congonhas deve, necessariamente ter incluído, em suas premissas, os seguintes passos para sua implementação:

- a. Ante-projeto / estudos técnicos da ideia de ampliação da pista do aeroporto de Congonhas, com a consequente geração de documentos básicos para elaboração de edital de concorrência para contratação de empresa especializada em Estudos de Impacto Ambiental.
- b. Reconhecimento da necessidade de **AIA**, por parte da INFRAERO, e definição do âmbito dos estudos (Scoping) através de especificação detalhada, das atividades necessárias, bem como seus objetivos específicos em relação ao objeto do contrato.
- c. Licitação com as especificações e detalhamento de objetivos obtidos em (a) e (b), para a contratação de empresa especializada.
- d. Execução dos estudos (EIA) e emissão do respectivo RIMA por parte da empresa especializada contratada da INFRAERO.

- e. Apreciação técnica dos Estudos de Impacto Ambiental EIA e Relatório (RIMA) por parte da INFRAERO, gerado após os estudos EIA pela empresa especializada.
- f. Colocação por parte do órgão responsável dos EIA, e do RIMA, no caso INFRAERO / AUTORIDADES, sob consulta pública através dos órgãos competentes.
- g. **Manifestação por parte das associações, pessoas físicas, etc., sobre os EIA e respectivos RIMA.**
- h. **Apreciação por parte das autoridades competentes das considerações obtidas por consulta pública.**
- i. **Decisão/licenciamento;**
- j. **Monitorização/auditoria das obras necessárias.**

## **6. CONCLUSÃO DA ANÁLISE:**

No volume 1, as considerações sobre ruído e suas medições, deixam dúvidas para se tomar qualquer tipo de decisão técnica.

As demais partes do Volume 1, são compilação de dados fornecidos pela INFRAERO, atendendo as exigências da CONAMA quanto, [**Tomada de dados secundários (a partir de documentos existentes)**], não atendendo exigências da CONAMA, quanto a [**Tomada de dados primários (em campo)**], conforme legislação pertinente e de acordo com item (5. **PREMISSAS UTILIZADAS NA ANÁLISE DO MATERIAL APRESENTADO**), desta análise.

De modo geral, a empresa **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda.**, utiliza premissas subjetivas para considerar se determinado evento é mais importante ou menos importante para as considerações no Estudo de Impacto Ambiental - EIA Volume 2 (pag. 520 a 534).

O Volume 2 elenca tópicos da situação atual com situação futura para o aeroporto de Congonhas e considera situações previstas no planejamento da INFRAERO, gerando descritivos, que tornam confusos os textos e partes do Estudo de Impacto Ambiental – EIA Vol.2.

Como exemplo, temos o consumo de água e esgoto do aeroporto (Volume 2 pag. 409 a 415), onde se limita a discorrer sobre o sistema de abastecimento de água e de esgoto existente no aeroporto de Congonhas.

Entretanto, se houver aumento de pista e de movimento, como é previsto no planejamento até 2020 da INFRAERO, (EIA Volume 1 pag. 79 item 2.11), deveria ser considerado aumento de consumo de água e esgoto na mesma proporção do aumento de passageiros previsto pela INFRAERO.

O Volume 2, apesar de apresentar algumas considerações sobre ampliação ou não da pista, e apresentar análise de cenários, não é conclusivo sob a ótica de **EXPANDIR OU NÃO EXPANDIR A PISTA E SEUS IMPACTOS**, limitando-se a apresentar afirmações superficiais das dificuldades e potenciais impactos no caso de uma ampliação da pista.

Quanto às considerações de aumento da pista, (Pag.557 Vol.2):

*“Aumento substancial da altura de cruzamento das aeronaves sobre a cabeceira das pistas”*

**Não procede, vide (figura 1) abaixo:**

A rampa de aproximação se mantém no mesmo ângulo e mesmas altitudes, conforme ICAO.

*“Menor impacto sonoro pela maior altitude em relação à de atualmente exercida sobre áreas habitadas extra-campo”*

**Não procede, vide (figura 1) abaixo:**

Conforme cálculo de ruído apresentado, a alteração (se houver), será imperceptível ao ouvido humano, em função dos ruídos locais, a qualquer hora do dia.

Inúmeras são as falhas encontradas no Estudo de Impacto Ambiental EIA volume 1 e 2, e no RIMA, elaborado pela **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda.**

As falhas ocorrem desde deficiências em Estudos de Impacto Ambiental, metodologia empregada, até de conteúdo dos estudos e concepção do empreendimento, que não foram levadas em conta.

Falha no dimensionamento da área de influência do empreendimento, definida incorretamente para a pista atual.

A extensão adicional para a pista do aeroporto de Congonhas, objeto do RIMA contratado pela INFRAERO, foi desconsiderada no EIA Volume 1 e 2 e no RIMA.

A **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda**, não define com clareza em nenhum dos volumes apresentados, os dados de ANTE-PROJETO, ou PRE –PROJETO utilizados para ampliação da pista do aeroporto de Congonhas.

O Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, limita-se a apresentação de uma “colagem” através de manipulação de arquivos de imagem, (pags. 83 e 84), do que seria sob a ótica da **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda**, o “PROJETO” de ampliação da pista de Congonhas. Tal arranjo é colocado, de forma acadêmica, sem levar em conta, áreas, extensões, relação / listagem de propriedades envolvidas, possibilidades de estreitamento da faixa necessária, deslocamento da rampa de aproximação e suas implicações, etc.

Desconsiderou-se reflexos nos custos ambientais, na definição das medidas mitigadoras e compensatórias para com os moradores do entorno do aeroporto e também, na definição da competência / responsabilidade administrativa e judicial para os licenciamentos.

Exemplos:

Ex.1: exclusão de áreas de influência que não são afetadas atualmente, mas que com o alongamento da pista serão incluídas no rol das áreas de influência do empreendimento, eventualmente gerando custos para o Estado.

Ex.2: medidas mitigadoras a serem adotadas com os moradores eventualmente afetados, nos aspectos quantitativos (quantidade de moradores afetados diretamente, indiretamente, e incomodados, mas não afetados), e qualitativos.

Ex.3: quantificação das residências que deverão ser desapropriadas para as opções de ampliação da pista do aeroporto de Congonhas.

Ausência de dados **primários** (pesquisa de campo) quanto a equipamentos (aeronaves) utilizados atualmente no aeroporto de Congonhas, quanto a fauna e flora, sobretudo através de análises de campo, tabelas, que não foram apresentadas nos EIA Volume 1 e 2 ou no RIMA, conforme exigência CONAMA.

Nos estudos apresentados, não são tecidos comentários ou explicações técnicas conclusivas sobre o aumento da pista do aeroporto de Congonhas e os respectivos impactos.

Não são levadas em conta as alterações das rampas de aproximação de aeronaves, conforme gabarito da Aeronáutica / ICAO, com respectivas implicações nos procedimentos, levando-se em conta os tipos de aeronaves, pesos, etc.

Não foi considerado o impacto SOCIO ECONOMICO nos moradores do entorno do aeroporto, bem como, as possíveis MITIGAÇÕES eventuais, com os mesmos moradores, que serão diretamente afetados, no sentido de minimizar o impacto psico-social econômico.

Em nenhum momento nos estudos apresentados, levam-se em consideração os movimentos de terra, que serão significativos e necessários para nivelamento do terreno de continuidade da pista atual. Certamente tais providências necessárias, causarão transtornos ao trânsito, comércio e moradores locais durante as obras, se o projeto de expansão da pista do aeroporto de Congonhas for adiante, causando impacto temporário, mas gerador de prejuízos ao comércio, de poluição e dificuldade de acesso as residências para os moradores.

Não são abordados temas reais e imediatos em caso de obras, tais como, terrenos para captação de material de aterro, área de bota-fora, alteração da rampa de descida das aeronaves em função do alongamento da pista, que eventualmente, poderá inviabilizar a ampliação de um dos lados da pista em função de necessidade de aumentar-se o ângulo de aproximação para evitarem-se edifícios, que com o alongamento, ficarão mais próximos de uma das cabeceiras da pista, podendo, portanto extrapolar o gabarito de aproximação.

O diagnóstico ambiental é **precário**, com descrição e análise incompleta dos recursos ambientais e suas interações, limitando-se a descrever o ambiente superficialmente acrescentando algumas fotos, com ausência total de dados **primários** (levantamento de campo) detalhados, passíveis de avaliações e comprovações conforme Resolução CONAMA 001/86.

Se aprovado na forma como apresentado, o Estudo de Impacto Ambiental – EIA, Vol. 1 e 2 e o Relatório de Impacto Ambiental - RIMA elaborado pela **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda** certamente será objeto de inúmeros pedidos de complementações, atrasando / inviabilizando substancialmente o projeto inicial de ampliação da pista do aeroporto de Congonhas.

Os EIA Volumes 1 e 2, bem como o RIMA, não definem e nem estabelecem OBRIGAÇÕES para os responsáveis / executores das eventuais obras de ampliação da pista do aeroporto de Congonhas, possibilitando brechas de adiamentos “ad infinitum” para atendimento das eventuais recomendações após os **problemas psico-socio econômicos gerados por desapropriações já terem sido causados e consolidados.**

Os EIA Volumes 1 e 2, bem como o RIMA, não estabelecem cronograma preliminar e diretrizes ambientais para implantação das obras de ampliação da pista do aeroporto de Congonhas. A legislação ambiental exige a avaliação de impactos ambientais para projetos desse porte, bem como para a ampliação da pista do aeroporto de Congonhas, que nesse tipo se encaixam, como um todo. Mesmo que seja necessário realizar várias audiências e vários ajustes no projeto original, inclusive, concluir-se, após todos os estudos, que o projeto é inadequado e, portanto será arquivado / cancelado, o Estudo de Impacto Ambiental – EIA, e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, deverão considerar o projeto e suas interferências **como um todo desde o início dos estudos.**

Quanto ao Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, apresentado pela **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda**, trata-se de uma condensação das informações e compilações existentes nos dois volumes EIA mencionados.

Portanto, com base na análise efetuada, conclui-se que o Estudo de impacto Ambiental - EIA Volumes 1 e 2, bem como o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, apresentados pela **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda**, sob ponto de vista técnico, deixa a desejar.

Como não tivemos acesso as especificações de contratação da **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda**, por parte da **INFRAERO**, e considerando que na pag. (III) do Volume 1, a contratada apresenta o seguinte texto:

“As fases avaliadas nesse estudo são: Informações Gerais, Caracterização do Empreendimento, Diagnóstico Ambiental, Análise de Risco, Avaliação dos Impactos Ambientais, Medidas Mitigadoras, Planos e Programas Ambientais e Prognóstico Ambiental, **de acordo com as exigências do TERMO DE REFERÊNCIA.**”

Como não temos conhecimento do “TERMO DE REFERENCIA”, ou das especificações de contratação, bem como do objeto do contrato, efetuamos análise a luz da legislação e jurisprudência disponível e de modelos semelhantes contratados pela **INFRAERO**.

Considerando a responsabilidade que tal relatório impõe a tomadas de decisões, nossa análise determinou que o mesmo é incompleto, vago em seu conteúdo e não atende ao objetivo a que se destina que é apresentar **Análise de Impacto Ambiental para a ampliação da pista do Aeroporto de Congonhas**, não sendo portanto aceito pelas Entidades como documento válido para discussão da **AMPLIAÇÃO DA PISTA DO AEROPORTO DE CONGONHAS**.

A vista do exposto e considerando o não atendimento a vários tópicos do Decreto Federal nº 88.351/83, que regulamentou a Lei nº 6938/81, e da resolução do CONAMA nº 001/86, pedimos a nulidade deste Estudo e Impacto Ambiental – **EIA**, Relatório de Impacto Ambiental - **RIMA**, pelas suas precariedades apresentadas.

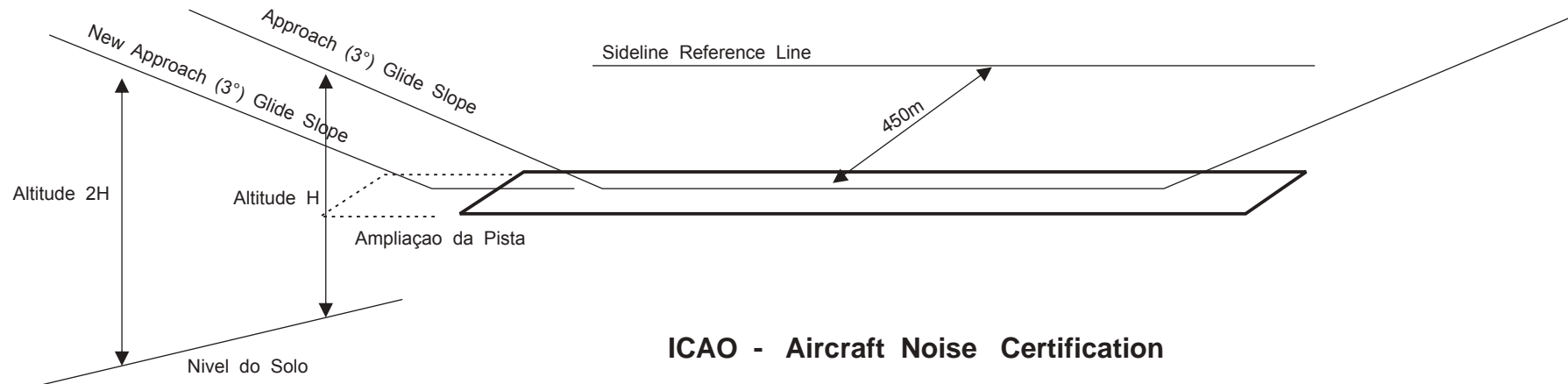
Considerando as gravidades detectadas nesta análise preliminar, as entidades pedem que seja novamente contratado um novo Estudo de Impacto Ambiental – EIA, e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA, com vistas a corrigir as distorções do material analisado.

Entendem ainda que deve ser debitado aos responsáveis pelas decisões de aprovação e aceitação do Estudo de Impacto Ambiental – EIA, Volumes 1 e 2 e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA elaborado pela VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda, ora em exame público, pelas vidas e óbitos, em caso de eventuais futuros sinistros aéreos, que porventura venham a ocorrer no aeroporto de Congonhas.

Por parte das Entidades **AMEA, ABRAPAVAA, AMAM, VILANOCAH, MMBC**, esta é a conclusão da avaliação do Estudo de Impacto Ambiental – EIA, Vol. 1 e 2, e Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, referente a ampliação da pista do aeroporto de Congonhas, contratado pela INFRAERO e elaborado pela VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda.

**FIM**

Fig.1



### ICAO - Aircraft Noise Certification

**Considerações:**

Calculo da redução de ruído se ao alongar a pista, no ponto de aproximação considerado temos (2H), o dobro da altitude que tínhamos anteriormente (H).

Supondo um ruído de aproximação de (75EPNdB) na situação original com altitude (H).

O novo ruído de aproximação será (75EPNdB - diminuição de ruído pela diferença de altitude)

Diminuição de ruído pela diferença de altitude =  $10 \times \text{Log } 2H/H$

$\text{Log } 2H/H = \text{Log } 2 = 0.3$

**Logo:**

Diminuição de ruído pela diferença de altitude =  $10 \times 0.3 = 3\text{dB}$

Portanto, se dobrarmos a altitude teremos no solo diferença de (3.0dB)

O ruído perceptível será  $(75 - 3) = (72\text{EPNdB})$

3db de diferença para menos é imperceptível ao ouvido humano considerando ruído ambiental local

**Portanto não tem fundamento as afirmações:**

“Menor impacto sonoro pela maior altitude em relação à de atualmente exercida sobre áreas habitadas extra-campo”

“Aumento substancial da altura de cruzamento das aeronaves sobre a cabeceira das pistas” não procede - altitude de aproximação se mantém.

**ANALISE DETALHADA**  
**Estudo de Impacto Ambiental – EIA Vol.1**

10/04/200- RELATO 2

Avaliação preliminar do **Estudo de Impacto Ambiental para o Aeroporto de Congonhas.**

Volumes conseguidos através de download no site:

([http://portal.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/meio\\_ambiente/cades/audiencias/0001](http://portal.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/meio_ambiente/cades/audiencias/0001))

O material consiste de tres volumes:

Volume 1 – EIA - RIMA

Volume 2 – EIA - RIMA

RIMA – Relatório de Impacto Ambiental

Os trabalhos foram conduzidos pela empresa **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda.**

Inscrição Estadual: Isenta

CREA-PR 41.765

CREA-SC 074.799-3

CNPJ: 05.945.216/0001-43

**Sede:**

Endereço: Avenida Brasil, nº 168, Centro Mandirituba – Parana

CEP: 83800-000

**Escritório Técnico-Administrativo:**

Endereço: Avenida João Gualberto, 731, sala 303 - Alto da Glória Curitiba – Parana

CEP: 80030-000

Fone/Fax: (41) 3253-7778

E-mail: [vpccbrasil@vpccbrasil.com.br](mailto:vpccbrasil@vpccbrasil.com.br)

**PRINCIPAIS DIRETORES / GERENTES**

**Ricardo Augusto Valle Pinto Coelho**

Eng. Agrônomo

**Jucimar Aparecida Guedes**

Geografa

**ANALISE COMENTADA ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL EIA – CONGONHAS**

O Estudo de Impacto Ambiental, apresentado no Relatório de Impacto Ambiental - RIMA, em pauta, foi elaborado pela **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda** empresa sediada em Curitiba, e foi convertido para arquivo (pdf) em **12 de Dezembro de 2008**.

As paginas do Relatório de Impacto Ambiental apresentado, sao numeradas de (pag.I a pag.XIX), em seguida a numeração é alterada para arabicos e inicia novamente (pag.1 a pag.382).

Portanto, quando nos referirmos a (NUMERO DA PAGINA) significa o numero da pagina que esta impresso na pagina do Relatório de Impacto Ambiental RIMA.

O Relatório possui 402 paginas no total, distribuidas da seguinte forma:

|                   |  |
|-------------------|--|
| Pag. I            | Apresentação   |
| Pag.II            | Divisoria - VOLUME 1   |
| Pag.III a pag.VII | Descrição geral dos objetivos do RIMA  |
| Pag.VIII a XIX    | Índice Geral   |
| Pag.1 a 2         | Descritivo geral da condução para elaboração do RIMA   |
| Pag.3 a 78        | Descritivo Geral do que é a INFRAERO e o AEROPORTO DE CONGONHAS, suas formas administrativas, localização geografica, e gerenciamento. |



|                |   |
|----------------|---|
| Pag. 78 a 79   | Descritivo sucinto dos debates que ja houve com a comunidade e autoridades politicas, prefeitura, deputados, etc., pressupondo-se, <b>pela forma do texto</b> , que esta etapa ja foi SUPERADA, restando portanto o ajuste tecnologico da expansao das instalações fisicas do aeroporto ao terreno. |
| Pag. 79 a 81   | Inicia-se nesta pagina, o processo do RIMA, pressupondo-se, <b>pela forma do texto</b> , que os problemas sociais, tecnicos, etc., tenham sido equacionados com a comunidade.   |
| Pag. 82 a 93   | Aborda de maneira geral os aspectos juridicos da legislaçao pertinente quanto ao meio ambiente, referindo-se a leis, artigos, etc.  |
| Pag. 94 a 100  | Aborda legislaçao aeronautica, definindo a funçao da INFRAERO, conceitos de aerodromos, pistas, etc.  |
| Pag. 101 a 103 | Trata superficialmente da interferencia do aeroporto na infraestrutura de estradas, edificações do governo, mencionando leis, normas, etc.  |
| Pag. 104 a 152 | Diagnostico ambiental   |
| Pag. 153 a 218 | Diagnostico da area de influencia DIRETA  |
| Pag. 219 a 289 | Considerações e MEDIÇÕES de RUIDO no aeroporto e no ENTORNO   |
| Pag. 289 a 301 | Considerações sobre o meio BIOTICO, fauna e flora.  |
| Pag. 301 a 307 | Considerações sobre fauna e flora do PARQUE IBIRAPUERA  |
| Pag. 307 a 308 | Considerações sobre fauna e flora do PARQUE NABUCO localizado proximo ao metro Conceição.   |
| Pag. 308 a 311 | Considerações sobre fauna e flora do PARQUE SEVERO GOMES na Chacara Santo Antonio.  |
| Pag. 311 a 313 | Considerações sobre fauna e flora do PARQUE LINA E PAULO RAIA localizado ao lado do metro Conceição.  |
| Pag. 313 a 316 | Considerações sobre praças e areas de proteçao ambiental.   |
| Pag. 316 a 334 | Avaliação do meio SOCIO ECONOMICO sob o ponto de vista dos usuarios do meio de transporte.  |
| Pag. 335 a 382 | Considerações sobre principais avenidas no entorno do aeroporto de Congonhas, linhas de metro, coupaçao distrital, historico da cidade quanto a populaçao, zoneamento e tabelas de ocupaçao horizontal e vertical do solo.  |

**FALTAM AS SEGUINTE FIGURAS:**

|                   |   |
|-------------------|---|
| Pag. 10           | Localização do Aeroporto                      |
| Pag.135 fig.42    | AI_BaciaHidrografica_mpa_A3                   |
| Pag.154 fig.46    | Mapa da AID_clima_mpa_A3                      |
| Pag. 290 fig. 116 | AI_MeioBiotico_mpa_A                          |
| Pag.359 fig.133   | Mapa de predominancia de USO E OCUPAÇÃO ATUAL |
| Pag.375 fig.145   | Mapa de curvas de RUIDOxUSO E OCUPAÇÃO ATUAL  |
| Pag.376 fig.146   | Mapa de curva de RUIDOxZONEAMENTO             |
| Pag.378 fig.147   | Mapa ZONA DE PROTEÇÃOxUSO E OCUPAÇÃO ATUAL    |
| Pag.379 fig.148   | Mapa ZONA DE PROTEÇÃOxZONEAMENTO              |

**OBSERVAÇÕES:**

Na pag. (III), temos o seguinte texto:

“As fases avaliadas nesse estudo são: Informações Gerais, Caracterização do Empreendimento, Diagnóstico Ambiental, Análise de Risco, Avaliação dos Impactos Ambientais, Medidas Mitigadoras, Planos e Programas Ambientais e Prognóstico Ambiental, **de acordo com as exigências do TERMO DE REFERÊNCIA.**”

Temos que ter acesso ao edital e ao contrato, para saber exatamente o que foi solicitado pela INFRAERO, e quais as especificações.

O que significa “DE ACORDO COM AS EXIGENCIAS DO TERMO DE REFERENCIA”???

Quais foram as informações gerais, Caracterização do Empreendimento, Diagnóstico Ambiental, Análise de Risco, Avaliação dos Impactos Ambientais, Medidas Mitigadoras, Planos e Programas Ambientais e Prognóstico Ambiental fornecidos pela INFRAERO, ou considerados pela **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda.**

O trabalho de 402 páginas, limita-se a citar obras da INFRAERO, legislação que regulamenta o uso do solo, poluição, etc., bem como é uma compilação de relatórios DE PLANEJAMENTO da INFRAERO.

**VOLUME 1 - EIA-RIMA – Estudo de IMPACTO AMBIENTAL**

Trata-se de compilação e descrição de dados de planejamento da INFRAERO, normas de proteção de aerodromos, descrição sucinta de normas e leis de proteção ambiental e compilação das leis referentes ao assunto.

A única parte deste estudo que pode ser considerada ESTUDO, é a referente a **(Pag. 219 a 289 Considerações e MEDIÇÕES de RUIDO no aeroporto e no ENTORNO)**, onde a empresa **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda.**, aparentemente realizou medições de RUIDO in LOCO.

O termo “APARENTEMENTE”, se aplica, pois a forma como descrito na aplicação dos equipamentos de medição há falta de consistência técnica, em vista da responsabilidade da medição e das variáveis envolvidas.

Não são apresentadas informações técnicas detalhadas da calibragem dos equipamentos, bem como da metodologia aplicada, levando em conta, particularmente o ENTORNO do aeroporto, onde se localizam as residências, que são tão ou mais importantes que a flora e a fauna distribuída no entorno do aeroporto.

Outro aspecto a ser considerado, é que a quantidade de medições não é suficiente para se considerar como amostragem.

Uma medição em determinado período de tempo, deve ser repetida várias vezes para obter-se valores médios que efetivamente representem o ruído presente naquele ponto.

Esse cuidado não foi tomado pelos técnicos da **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda.**

Em função das considerações acima, o FOOTPRINT apresentado a pag.(222) do Volume 1, não pode ser aceito como correspondente a realidade, em função da quantidade de dados serem insuficiente.

Outro ponto a ser revisado, é que considerar equipamentos específicos (A320-200, B727-200), distorce os dados, na medida que temos outros tipos de equipamentos utilizando o mesmo aeroporto, principalmente, visto que a quantidade de ruído produzida pelos motores é diretamente proporcional ao PESO TOTAL DE DECOLAGEM da aeronave.

Como Congonhas tem pista limitada, sem escape para estes tipos de aeronaves, quanto mais pesados, mais aceleração inicial será requerida, portanto maior ruído será gerado, quanto menor o peso de decolagem da aeronave, menor aceleração inicial será requerida, portanto, menor ruído será gerado.

Assim, se a medição foi efetuada com aviões sem carga, ou com carga média, considerando que os equipamentos foram calibrados corretamente, este dado leva a conclusões falsas quanto ao ruído gerado na decolagem e / ou no pouso da aeronave.

Conforme normas de medição de ruídos, específicas para (AIRBUS A 320-200) – CHAPTER 3 NOISE CERTIFICATED AIRCRAFT, em anexo, as medições são feitas a **PESO MÁXIMO** e a **FORÇA TOTAL**.

Este cuidado a **VPC Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda** não levou em conta em suas medições, juntamente com a falta de aferição, calibragem dos equipamentos e descrição da metodologia que foi utilizada.

Nas considerações acima deve ser acrescentado que a aeronave (B727-200), é uma aeronave antiga.

No Brasil atualmente é utilizada para carga, portanto, em principio, operando de outros aeroportos e nao de Congonhas.

Portanto, podemos concluir que, o FOOTPRINT apresentado a pag.(222) do Volume 1, vide abaixo, certamente nao foi obtido pela **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda**, como descrito na base da figura, pois essa aeronave (B727-200) nao pousa normalmente em Congonhas, e nao atende as normas CHAPTER 3 NOISE CERTIFICATED AIRCRAFT.

|              |        |             |
|--------------|--------|-------------|
| SAO / SBSP / | Vista: | Página: 222 |
|--------------|--------|-------------|

O perfil das isofônicas de 85db(A) são bastante distintos em forma e extensão. Uma revisão do Plano Especifico de Zoneamento de Ruído do aeroporto de Congonhas produziria alterações similares nos "footprints" de suas aeronaves.

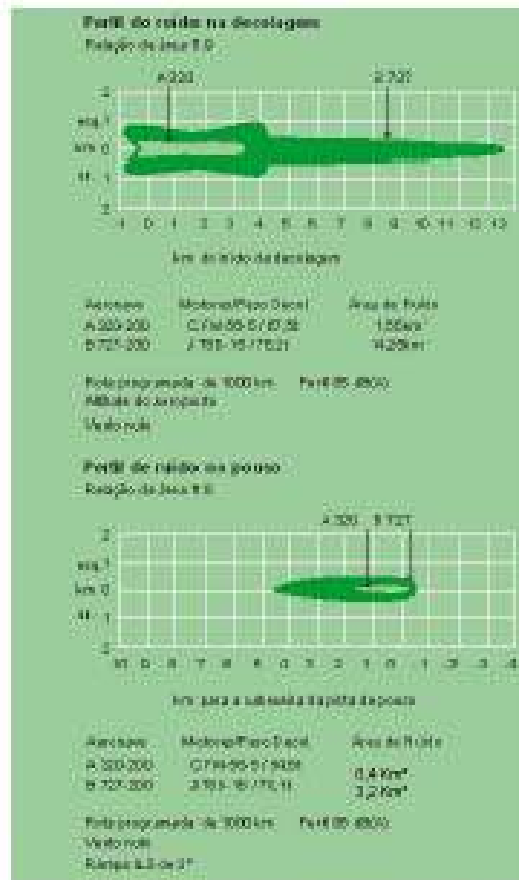


Figura 57: Comparação de "footprints" sonoros. Fonte: VPC Brasil, 2008; PEZR.

Entrada em serviço do (B727-200) – Fonte Boeing

“The first flight of the 727-200 occurred on **July 27 1967**, with certification granted in late November that year.

The 727-200 was placed into service by launch customer Northeast Airlines (this airline was later acquired by Delta) the following month, by which time total 727 orders for both models had exceeded 500.”

Outra consideração que demonstra uma falsa interpretação de medidas, ou um erro de medida são as considerações que constam na página 231 do VOLUME 1 :

Considerando-se também que as aeronaves descreveram curvas à esquerda e à direita após a decolagem (em função dos procedimentos de subida – SID – alocados à elas), houve também uma pequena variação de intensidade e de duração do ruído, uma vez que havia uma maior visualização das aeronaves quando executando curvas à direita (SID GALE e DIADEMA).

Os seguintes eventos foram registrados, com as devidas referências demarcadas, no gráfico de ruído:

- 1 - Dep Boeing 737-700 - Voo Gol 1378 - Horário: 10:24:10 - Nível Máx: 70,4 dB
- 2 - Ambulância na Av. Moreira Guimarães - Horário: 10:26:13 - Nível: 70,7 dB
- 3 - Dep Airbus A320 - Voo TAM 3772 - Horário: 10:31:11 - Nível: 71,5 dB
- 4 - Dep Boeing 737-700 - Voo Gol 1350 - Horário: 10:35:31 - Nível: 72,1 dB
- 5 - Dep Airbus A320 - Voo 3254 - Horário: 10:36:58 - Nível: 74,4 dB

Na medição efetuada pela empresa **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda**, le-se o valor de (Nível: 71,5dB).

No cálculo original efetuada pelo fabricante da aeronave, (A320), CUJA COPIA ESTA EM ANEXO, temos os seguintes valores calculados e garantidos:

**Perfil de ruído para AIRBUS A320:**

|            |           |
|------------|-----------|
| Fly Over - | 88.0EPNdB |
| Approach - | 96.3EPNdB |
| Lateral -  | 96.3EPNdB |

Como pode ser deduzido, tem algo que não confere com as medidas efetuadas pela **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda**, pois o próprio fabricante especifica valores **MUITO ACIMA** dos valores medidos pela referida empresa, que foi de (71,5dB).

Se racionalizarmos que a medida foi feita de modo a ser mixada com os ruídos das avenidas, e ruas próximas do aeroporto, juntamente com os ruídos próprios do aeroporto, vento, etc., pois pelas fotos apresentadas, não se tomou certos cuidados de isolamento, os valores a serem obtidos deveriam, necessariamente serem maiores que, por exemplo (**88.0EPNdB**), considerando um sobrevoo (Fly Over), sobre o aeroporto, que sabemos pelo descritivo da **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda**, que com certeza não foi o caso.

**CONCLUSÃO SOBRE MEDIÇÕES DE RUIDOS EFETUADAS PELA VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda**

Em nosso entender, existe muitas famílias que tem seu futuro vinculado a resultados do RIMA em pauta. Não se pode permitir avaliações “colocadas”, ou “medições efetuadas de maneira inadequada”, de modo a que venham ser consideradas como base para tomadas de decisões que irão influir nas vidas das mencionadas famílias.

O assunto, por ser muito delicado, deveria ter sido tratado pela **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda**, de forma mais isenta, com mais transparência, e tecnicamente de modo correto.

**ESCLARECIMENTO TECNICO QUANTO A MEDIÇÕES DE RUIDO EM AEROPORTOS**

O ruído percebido pelo ruído humano é medido em EPNdB (Perceived Noise Level Scale PNdb or EPNdB), que não corresponde exatamente ao que medimos através de aparelhos, a menos que os mesmos aparelhos estejam calibrados de acordo com a curva do ouvido humano.

Quando este é o caso, tais curvas e calibrações devem ser apresentadas com datas recentes, sempre antes das medições, devidamente assinadas com responsabilidade técnica de órgãos independentes tipo IPT, etc.

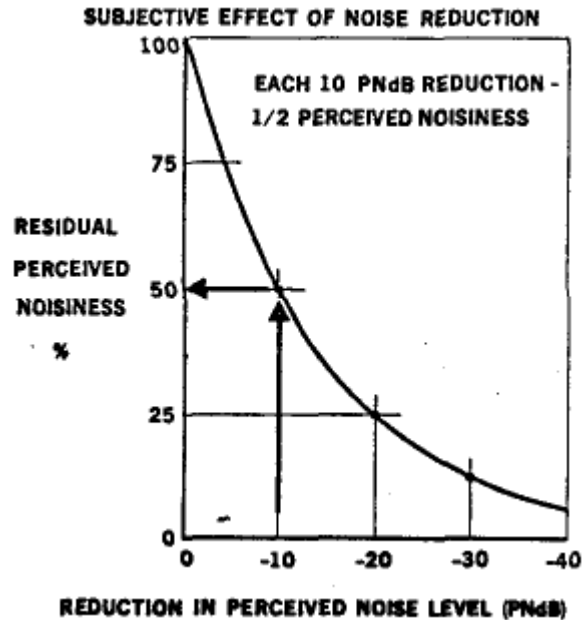
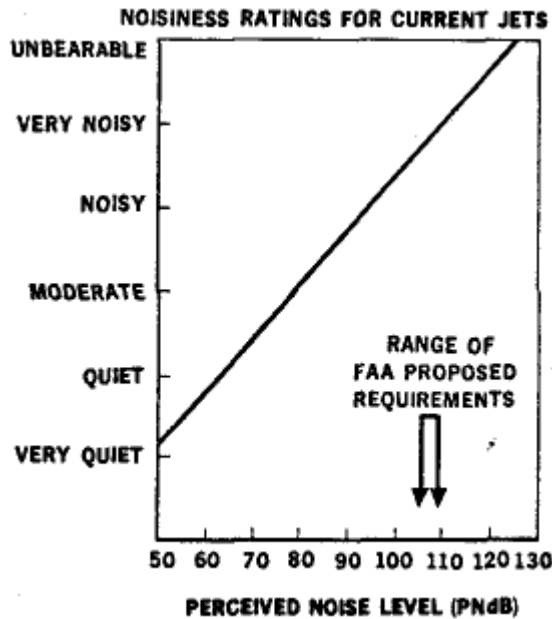
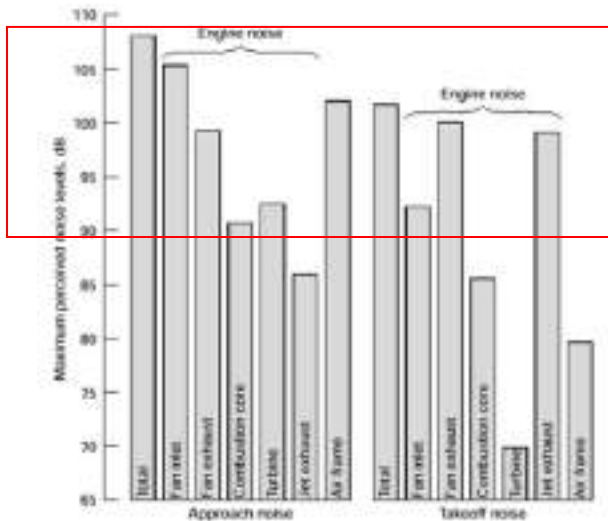


Gráfico com valores típicos de ruídos gerados por aeronaves, onde os valores oscilam entre (90dB e 108dB) para pousos e decolagens:

**Sources of Noise**

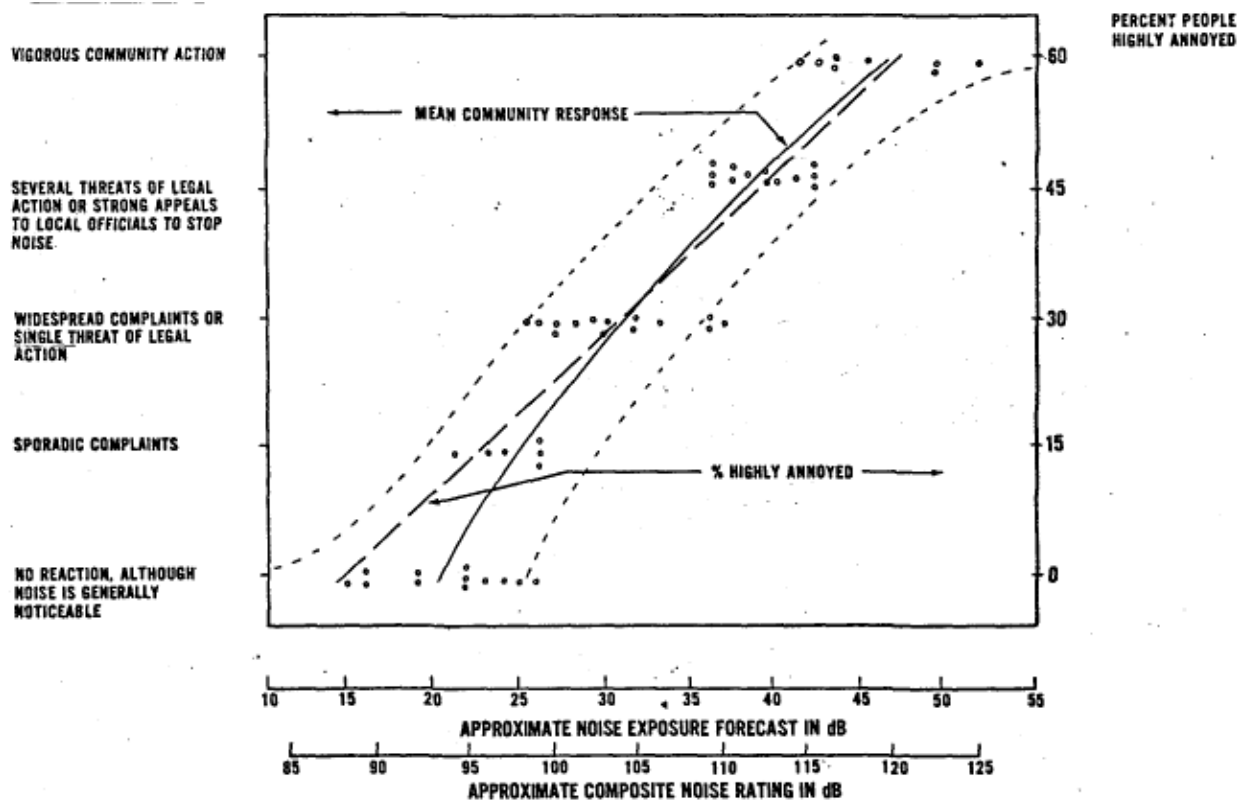
Aircraft noise is generally divided into two sources: that due to the engines, and that associated with the airframe itself. As higher bypass ratio engines have become more common and aircraft have become larger, interest in airframe-related noise has grown, but engine noise still accounts for most of the aircraft external noise. The relative importance of various noise sources is shown in the figure below.



A percepção do ouvido humano para ruídos varia logarithmicamente, de modo que uma redução de (10dB) no ruído gerado por uma turbina, resultara, e uma diferença de (3dB) de percepção para o ouvido humano.

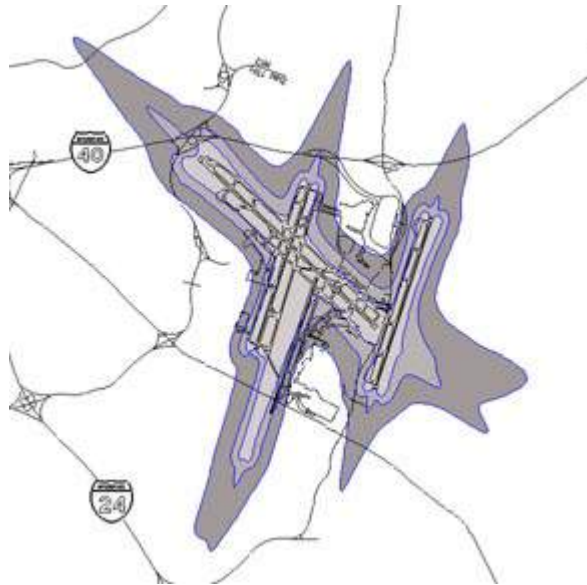
A percepção do ruído do Aeroporto para uma comunidade, depende também da posição geografica da comunidade em relação ao aeroporto, da forma como o ruído ocorre, se constante ou de pico, e do ruído ambiental onde esse ruído ocorre.

Os níveis de exposição (SEL – Sound Exposition Level), bem como a exposição a ruídos de fontes previstas em horário específico (NEF – Net Exposition Fonts), se durante o dia, ou durante a noite, aguçam ou inibem a percepção do ouvido humano aos referidos ruídos, gerando reclamações dos moradores proximos de modo mais ou menos forte, em função da percepção do ruído pela comunidade, conforme curva abaixo:



*Community Response to Different Noise Levels*

Portanto, as medições de ruídos ao redor de aeroportos, devem ser conduzidas de modo a obter-se o FOOTPRINT de ruído do referido aeroporto, para posteriores avaliações.



*Sample of Estimated Noise Footprints Atlanta Airport in Jan. 2000*

A obtenção do FOOTPRINT DE RUIDO do Aeroporto é utilizada para definir os tipos de equipamentos que poderao operar no aeroporto, bem como os horarios de funcionamento do mesmo. Tal informacao pode ser obtida somente com series de medições simultaneas em varias posições e nos mesmos horarios com equipamento adequado e por periodo nao menor que 48 horas. O ideal é que as medidas sejam efetuadas em periodo de 24horas, durante as quatro estações do ano, situação em que cobre-se toda a atividade do aeroporto no periodo de um ano. Entretanto, series de medições minimas de 48 a 96 horas ininterruptas, nos dao ideia, atraves de interpolação do que ocorrera ao longo de um ano em termos de ruído ambiental no Aeroporto e seu entorno, em função dos pousos decolagens e tipos de equipamentos previstos. E obvio tambem, que tais medidas tem valor por um periodo, pois com o crescimento da comunidade e dos movimentos no aeroporto os valores de ruidos gerados tendem a aumentar.

## **Appendix B to Part 36 - Noise Levels for Transport Category and Jet Airplanes**



## Federal Aviation Regulations

Back to Index of Part 36 - Back to Federal Aviation Regulations Home

### Appendix B to Part 36 - Noise Levels for Transport Category and Jet Airplanes Under [§36.103](#)

Sec.

B36.1 *Noise Measurement and Evaluation.*

B36.2 *Noise Evaluation Metric.*

B36.3 *Reference Noise Measurement Points.*

B36.4 *Test Noise Measurement Points.*

B36.5 *Maximum Noise Levels.*

B36.6 *Trade-Offs.*

B36.7 *Noise Certification Reference Procedures and Conditions.*

B36.8 *Noise Certification Test Procedures.*

#### **Section B36.1 Noise Measurement and Evaluation**

Compliance with this appendix must be shown with noise levels measured and evaluated using the procedures of appendix A of this part, or under approved equivalent procedures.

#### **Section B36.2 Noise Evaluation Metric**

The noise evaluation metric is the effective perceived noise level expressed in EPNdB, as calculated using the procedures of appendix A of this part.

#### **Section B36.3 Reference Noise Measurement Points**

When tested using the procedures of this part, except as provided in section B36.6, an airplane may not exceed the noise levels specified in section B36.5 at the following points on level terrain:

(a) Lateral full-power reference noise measurement point:

(1) For jet airplanes: The point on a line parallel to and 1,476 feet (450 m) from the runway centerline, or extended centerline, where the noise level after lift-off is at a maximum during takeoff. For the purpose of showing compliance with Stage 1 or Stage 2 noise limits for an airplane powered by more than three jet engines, the distance from the runway centerline must be 0.35 nautical miles (648 m). For jet airplanes, when approved by the FAA, the maximum lateral noise at takeoff thrust may be assumed to occur at the point (or its approved equivalent) along the extended centerline of the runway where the airplane reaches 985 feet (300 meters) altitude above ground level. A height of 1427 feet (435 meters) may be assumed for Stage 1 or Stage 2 four engine airplanes. The altitude of the airplane as it passes the noise measurement points must be within +328 to -164 feet (+100 to -50 meters) of the target altitude. For airplanes powered by other than jet engines, the altitude for maximum lateral noise must be determined experimentally.

(2) For propeller-driven airplanes: The point on the extended centerline of the runway above which the airplane, at full takeoff power, reaches a height of 2,133 feet (650 meters). For tests conducted before August 7, 2002, an applicant may use the measurement point specified in section B36.3(a)(1) as an alternative.

(b) Flyover reference noise measurement point: The point on the extended centerline of the runway that is 21,325 feet (6,500 m) from the start of the takeoff roll;

(c) Approach reference noise measurement point: The point on the extended centerline of the runway that is 6,562 feet (2,000 m) from the runway threshold. On level ground, this corresponds to a position that is 394 feet (120 m) vertically below the 3° descent path, which originates at a point on the runway 984 feet (300 m) beyond the threshold.

#### **Section B36.4 Test noise measurement points.**

(a) If the test noise measurement points are not located at the reference noise measurement points, any corrections for the difference in position are to be made using the same adjustment procedures as for the differences between test and reference

flight paths.

(b) The applicant must use a sufficient number of lateral test noise measurement points to demonstrate to the FAA that the maximum noise level on the appropriate lateral line has been determined. For jet airplanes, simultaneous measurements must be made at one test noise measurement point at its symmetrical point on the other side of the runway. Propeller-driven airplanes have an inherent asymmetry in lateral noise. Therefore, simultaneous measurements must be made at each and every test noise measurement point at its symmetrical position on the opposite side of the runway. The measurement points are considered to be symmetrical if they are longitudinally within 33 feet ( $\pm 10$  meters) of each other.

#### **Section B36.5 Maximum Noise Levels**

Except as provided in section B36.6 of this appendix, maximum noise levels, when determined in accordance with the noise evaluation methods of appendix A of this part, may not exceed the following:

(a) For acoustical changes to Stage 1 airplanes, regardless of the number of engines, the noise levels prescribed under [§36.7](#) (c) of this part.

(b) For any Stage 2 airplane regardless of the number of engines:

(1) Flyover: 108 EPNdB for maximum weight of 600,000 pounds or more; for each halving of maximum weight (from 600,000 pounds), reduce the limit by 5 EPNdB; the limit is 93 EPNdB for a maximum weight of 75,000 pounds or less.

(2) Lateral and approach: 108 EPNdB for maximum weight of 600,000 pounds or more; for each halving of maximum weight (from 600,000 pounds), reduce the limit by 2 EPNdB; the limit is 102 EPNdB for a maximum weight of 75,000 pounds or less.

(c) For any Stage 3 airplane:

(1) Flyover.

(i) For airplanes with more than 3 engines: 106 EPNdB for maximum weight of 850,000 pounds or more; for each halving of maximum weight (from 850,000 pounds), reduce the limit by 4 EPNdB; the limit is 89 EPNdB for a maximum weight of 44,673 pounds or less;

(ii) For airplanes with 3 engines: 104 EPNdB for maximum weight of 850,000 pounds or more; for each halving of maximum weight (from 850,000 pounds), reduce the limit by 4 EPNdB; the limit is 89 EPNdB for a maximum weight of 63,177 pounds or less; and

(iii) For airplanes with fewer than 3 engines: 101 EPNdB for maximum weight of 850,000 pounds or more; for each halving of maximum weight (from 850,000 pounds), reduce the limit by 4 EPNdB; the limit is 89 EPNdB for a maximum weight of 106,250 pounds or less.

(2) Lateral, regardless of the number of engines: 103 EPNdB for maximum weight of 882,000 pounds or more; for each halving of maximum weight (from 882,000 pounds), reduce the limit by 2.56 EPNdB; the limit is 94 EPNdB for a maximum weight of 77,200 pounds or less.

(3) Approach, regardless of the number of engines: 105 EPNdB for maximum weight of 617,300 pounds or more; for each halving of maximum weight (from 617,300 pounds), reduce the limit by 2.33 EPNdB; the limit is 98 EPNdB for a maximum weight of 77,200 pounds or less.

#### **Section B36.6 Trade-Offs**

Except when prohibited by sections 36.7(c)(1) and 36.7(d)(1)(ii), if the maximum noise levels are exceeded at any one or two measurement points, the following conditions must be met:

(a) The sum of the exceedance(s) may not be greater than 3 EPNdB;

(b) Any exceedance at any single point may not be greater than 2 EPNdB, and

(c) Any exceedance(s) must be offset by a corresponding amount at another point or points.

#### **Section B36.7 Noise Certification Reference Procedures and Conditions**

(a) General conditions:

(1) All reference procedures must meet the requirements of section 36.3 of this part.

(2) Calculations of airplane performance and flight path must be made using the reference procedures and must be approved by the FAA.

(3) Applicants must use the takeoff and approach reference procedures prescribed in paragraphs (b) and (c) of this section.

(4) [Reserved]

(5) The reference procedures must be determined for the following reference conditions. The reference atmosphere is homogeneous in terms of temperature and relative humidity when used for the calculation of atmospheric absorption coefficients.

(i) Sea level atmospheric pressure of 2116 pounds per square foot (psf) (1013.25 hPa);

(ii) Ambient sea-level air temperature of 77 °F (25 °C, i.e. ISA+10 °C);

(iii) Relative humidity of 70 per cent;

(iv) Zero wind.

(v) In defining the reference takeoff flight path(s) for the takeoff and lateral noise measurements, the runway gradient is zero.

(b) Takeoff reference procedure:

The takeoff reference flight path is to be calculated using the following:

(1) Average engine takeoff thrust or power must be used from the start of takeoff to the point where at least the following height above runway level is reached. The takeoff thrust/power used must be the maximum available for normal operations given in the performance section of the airplane flight manual under the reference atmospheric conditions given in section B36.7(a)(5).

(i) For Stage 1 airplanes and for Stage 2 airplanes that do not have jet engines with a bypass ratio of 2 or more, the following apply:

(A): For airplanes with more than three jet engines -- 700 feet (214 meters).

(B): For all other airplanes -- 1,000 feet (305 meters).

(ii) For Stage 2 airplanes that have jet engines with a bypass ratio of 2 or more and for Stage 3 airplanes, the following apply:

(A): For airplanes with more than three engines -- 689 feet (210 meters).

(B): For airplanes with three engines -- 853 feet (260 meters).

(C): For airplanes with fewer than three engines -- 984 feet (300 meters).

(2) Upon reaching the height specified in paragraph (b)(1) of this section, airplane thrust or power must not be reduced below that required to maintain either of the following, whichever is greater:

(i) A climb gradient of 4 per cent; or

(ii) In the case of multi-engine airplanes, level flight with one engine inoperative.

(3) For the purpose of determining the lateral noise level, the reference flight path must be calculated using full takeoff power throughout the test run without a reduction in thrust or power. For tests conducted before August 7, 2002, a single reference flight path that includes thrust cutback in accordance with paragraph (b)(2) of this section, is an acceptable alternative in determining the lateral noise level.

(4) The takeoff reference speed is the all-engine operating takeoff climb speed selected by the applicant for use in normal operation; this speed must be at least  $V_2+10kt$  ( $V_2+19km/h$ ) but may not be greater than  $V_2+20kt$  ( $V_2+37km/h$ ). This speed must be attained as soon as practicable after lift-off and be maintained throughout the takeoff noise certification test. For Concorde airplanes, the test day speeds and the acoustic day reference speed are the minimum approved value of  $V_2+35$  knots, or the all-engines-operating speed at 35 feet, whichever speed is greater as determined under the regulations constituting the type certification basis of the airplane; this reference speed may not exceed 250 knots. For all airplanes, noise values measured at the test day speeds must be corrected to the acoustic day reference speed.

(5) The takeoff configuration selected by the applicant must be maintained constantly throughout the takeoff reference procedure, except that the landing gear may be retracted. Configuration means the center of gravity position, and the status of the airplane systems that can affect airplane performance or noise. Examples include, the position of lift augmentation devices, whether the APU is operating, and whether air bleeds and engine power take-offs are operating;

## AMEA - ABRAPAVAA - AMAM - VILANOCAH - MNCB

(6) The weight of the airplane at the brake release must be the maximum takeoff weight at which the noise certification is requested, which may result in an operating limitation as specified in [§36.1581](#)(d); and

(7) The average engine is defined as the average of all the certification compliant engines used during the airplane flight tests, up to and during certification, when operating within the limitations and according to the procedures given in the Flight Manual. This will determine the relationship of thrust/power to control parameters (e.g., N1 or EPR). Noise measurements made during certification tests must be corrected using this relationship.

(c) Approach reference procedure:

The approach reference flight path must be calculated using the following:

(1) The airplane is stabilized and following a 3° glide path;

(2) For subsonic airplanes, a steady approach speed of  $V_{ref} + 10$  kts ( $V_{ref} + 19$  km/h) with thrust and power stabilized must be established and maintained over the approach measuring point.  $V_{ref}$  is the reference landing speed, which is defined as the speed of the airplane, in a specified landing configuration, at the point where it descends through the landing screen height in the determination of the landing distance for manual landings. For Concorde airplanes, a steady approach speed that is either the landing reference speed + 10 knots or the speed used in establishing the approved landing distance under the airworthiness regulations constituting the type certification basis of the airplane, whichever speed is greater. This speed must be established and maintained over the approach measuring point.

(3) The constant approach configuration used in the airworthiness certification tests, but with the landing gear down, must be maintained throughout the approach reference procedure;

(4) The weight of the airplane at touchdown must be the maximum landing weight permitted in the approach configuration defined in paragraph (c)(3) of this section at which noise certification is requested, except as provided in [§36.1581](#)(d) of this part; and

(5) The most critical configuration must be used; this configuration is defined as that which produces the highest noise level with normal deployment of aerodynamic control surfaces including lift and drag producing devices, at the weight at which certification is requested. This configuration includes all those items listed in section A36.5.2.5 of appendix A of this part that contribute to the noisiest continuous state at the maximum landing weight in normal operation.

### Section B36.8 Noise Certification Test Procedures

(a) All test procedures must be approved by the FAA.

(b) The test procedures and noise measurements must be conducted and processed in an approved manner to yield the noise evaluation metric EPNL, in units of EPNdB, as described in appendix A of this part.

(c) Acoustic data must be adjusted to the reference conditions specified in this appendix using the methods described in appendix A of this part. Adjustments for speed and thrust must be made as described in section A36.9 of this part.

(d) If the airplane's weight during the test is different from the weight at which noise certification is requested, the required EPNL adjustment may not exceed 2 EPNdB for each takeoff and 1 EPNdB for each approach. Data approved by the FAA must be used to determine the variation of EPNL with weight for both takeoff and approach test conditions. The necessary EPNL adjustment for variations in approach flight path from the reference flight path must not exceed 2 EPNdB.

(e) For approach, a steady glide path angle of  $3^\circ \pm 0.5^\circ$  is acceptable.

(f) If equivalent test procedures different from the reference procedures are used, the test procedures and all methods for adjusting the results to the reference procedures must be approved by the FAA. The adjustments may not exceed 16 EPNdB on takeoff and 8 EPNdB on approach. If the adjustment is more than 8 EPNdB on takeoff, or more than 4 EPNdB on approach, the resulting numbers must be more than 2 EPNdB below the limit noise levels specified in section B36.5.

(g) During takeoff, lateral, and approach tests, the airplane variation in instantaneous indicated airspeed must be maintained within  $\pm 3\%$  of the average airspeed between the 10 dB-down points. This airspeed is determined by the pilot's airspeed indicator. However, if the instantaneous indicated airspeed exceeds  $\pm 3$  kt ( $\pm 5.5$  km/h) of the average airspeed over the 10 dB-down points, and is determined by the FAA representative on the flight deck to be due to atmospheric turbulence, then the flight so affected must be rejected for noise certification purposes.

**Note:** Guidance material on the use of equivalent procedures is provided in the current advisory circular for this part.

[Amdt. 36-54, 67 FR 45235, July 8, 2002; Amdt. 36-24, 67 FR 63196, Oct. 10, 2002; 68 FR 1512, Jan. 10, 2003]

**ANALISE DETALHADA**  
**Estudo de Impacto Ambiental –EIA Vol.2**

10 de Abril de 2009

Aeroporto de Congonhas - Analise **Volume 2 Estudo de Impacto Ambiental – EIA**

Consiste em compilação de informações das instalações existentes no aeroporto de Congonhas, passando por algumas avaliações superficiais dos recursos de infra estrutura existentes.

A partir da pagina (520) do referido volume, sao apresentadas classificações subjetivas da importancia dos varios Impactos Ambientais do aeroporto de Congonhas na situação atual e caso seja ampliado.

Na pagina (556), temos o seguinte texto desenvolvido pela empresa **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda** :

Paginação do referido volume:

- Pag. 384 a 408           DIAGNÓSTICO DA ÁREA DIRETAMENTE AFETADA – ADA  
Trata-se de releitura de trabalho realizado pela empresa WIDE Engenharia e Empreiteira de Obras Ltda, contratada pela INFRAERO em 2008.
- Pag. 408 a 409           Conclusões sobre a Geotecnia e Recomendações  
Recomenda que haja uma inspeção a cada 5 anos, que para solos do tipo encontrado é o normal.
- Pag.409 a 415           Trata do abastecimento de agua potavel, atendo-se a descrição do sistema existente.
- Pag. 415 a 421           Abrange o descritivo dos pontos de esgoto existente, sendo o unico inventario oficial existente é o levantado em 2006 pela empresa VITALUX EFICIÊNCIA ENERGÉTICA LTDA. Novamente, limita-se a apresentar um descritivo do sistema existente.
- Pag. 421 a 430           Limita-se a descrever o sistema de drenagem pluvial existente-
- Pag. 431 a 452           Considerações sobre a FAUNA e a FLORA presente no Aeroporto e seu entorno.
- Pag. 453 a 457           MEIO SOCIOECONOMICO – Faz considerações sobre os habitantes do entorno do aeroporto de Congonhas, listando os bairros e principais doenças e mortalidade e suas causas.
- Pag. 457 a 492           Considerações sobre risco aeroportuario, segurança, quantidade de acessos ao aeroporto de Congonhas, ocorrencia de acidentes, armazenamento de combustivel.
- Pag. 493 a 517           Analise de cenarios quanto a segurança de incendios, toxicidade, etc., e recomendações a serem executadas na estrutura atual do aeroporto de Congonhas.
- Pag. 518 a 520           Avaliação dos IMPACTOS AMBIENTAIS – A partir deste ponto passa a tecer considerações sobre o impacto ambiental quanto a saude da população, atividades socio economicas, etc. Entretanto, tais considerações levam em conta somente a ampliação do aeroporto, e a importancia quanto a interferencia com a comunidade.  
Este topico fica mais claro na **pag. 518 – item 5.1 Metodologia aplicada.**
- Pag. 520 a 534           Determinação dos IMPACTOS AMBIENTAIS com a ampliação do aeroporto de Congonhas.  
Classificação subjetiva da importancia dos impactos a serem causados na população e no entorno, nao se atendo a estudos sobre as construções e suas implicações sociais causadas por desapropriação, desacomodação,etc.

- Pag. 535 a 555 Planos e Programas Ambientais – Propoe serie de procedimentos de segurança, de emissões de gases, tratamento de sólidos, etc., para serem implantados durante o acompanhamento das obras de ampliação do aeroporto de Congonhas.
- Pag. 556 **Prognóstico Ambiental** – Recomenda a NAO AMPLIAÇÃO NO MOVIMENTO DO AEROPORTO DE CONGONHAS – *“Apesar do empreendimento em estudo já ter em anos anteriores, obtido um movimento maior que o atual, observa-se pelos vários aspectos levantados que a capacidade de suporte está dentro do limite permitido de movimento (30 aeronaves/hora), e que devido à complexidade de fatores que envolvem suas atividades, o ambiente de entorno não deverá ser superior a isto. Assim, não é viável que o mesmo apresente uma projeção de aumento das atividades (entenda-se maior volume de aeronaves por hora), e sim que busque contemplar medidas que permitam manter a atual situação por um período de médio e longo prazo até que se consiga chegar a uma situação mais próxima da ideal, que seria a redução gradativa deste movimento.”*
- Pag. 557 Analisa quatro cenários, sendo do Cenário 3 - **Permanencia do aeroporto e AMPLIAÇÃO DAS PISTAS** – *“Ampliação da área disponível para manobras no aeródromo com a necessária desapropriação de áreas privadas no setor sul e construção de prolongamento de pista, sem aumento da operação das aeronaves ou do porte das mesmas.”*  
Apresenta algumas **“vantagens com a ampliação das pistas”** :  
*“Menor impacto sonoro pela maior altitude em relação à de atualmente exercida sobre áreas habitadas extra-campo.”*  
*“Possibilidade de maior controle do entorno urbano imediato na área desapropriada a partir da fiscalização do poder público”*  
*“Possibilidade de implantação de equipamentos comerciais e de prestação de serviços sob a extensão da ampliação das pistas”*
- Pag. 560 Conclusão – *“Assim, a conclusão a que se chega é que a viabilidade da atividade aeroportuária em Congonhas, em termos ambientais, remete a limitação do número de aeronaves/hora, em conjunto com o desenvolvimento de alternativas que venham a suprir a demanda do transporte aéreo na região de São Paulo. Percebe-se que o aeroporto, na situação presente, devido a fatores internos e externos à sua gestão, encontra-se muito próximo do limite de seu funcionamento e pela própria condição de implantação em região adensada, não apresenta alternativas de expansão física sem contemplar grandes custos e geração de novos impactos. “*
- Pag. 578 a 585 Faltam os seguintes documentos:  
I. Anotação de Responsabilidade Técnica  
II. Cadastro Técnico Federal  
III. Certificado de Calibração  
IV. Modelo de Questionário Aplicado  
V. Plantas do Aeroporto

FIM



São Paulo, 19 de agosto de 2019.

Ofício nº 496 /2019 - SGM.G

**Ref.:** Planos Específicos de Zoneamento de Ruído dos Aeroportos de Congonhas, Campo de Marte e Internacional de São Paulo, localizados total ou parcialmente na circunscrição territorial do Município de São Paulo.

**Senhor Superintendente,**

Venho pelo presente informar que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, por meio da Superintendência de Planejamento Aeroportuário - DFPA, solicitou reuniões com os técnicos da Prefeitura do Município de São Paulo, objetivando apresentar as propostas dos Planos Específicos de Zoneamento de Ruído dos Aeroportos de Congonhas e Campo de Marte, implantados no território deste Município.

Ilmo. Sr.  
**RAFAEL JOSÉ BOTELHO FARIA**  
Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária  
Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC  
Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C - Edifício Parque Cidade  
Corporate - Torre A 4º andar  
Brasília - DF  
CEP 70308-200





Foram realizadas diversas reuniões na Secretaria do Governo Municipal, com a presença do analista da INFRAERO – Paulo Sérgio Ramos Pinto que detalhou as propostas de Zoneamento de Ruído para cada sítio aeroportuário. Dada a complexidade dos projetos, que refletem diretamente no regramento previsto no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei Municipal nº 16.050/2014), tanto no que se refere à estruturação e ordenação territorial, quanto às diretrizes da política ambiental, os técnicos das diversas Secretarias Municipais envolvidas solicitaram prazo para apreciação e exame, bem como para sugerir mecanismos de harmonização da atividade aeroportuária com a ocupação consolidada no seu entorno naqueles aeroportos, conforme mensagens eletrônicas juntadas pela própria INFRAERO no sítio da ANAC.

Nesse sentido, os técnicos da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente iniciaram os estudos das propostas, quando foram surpreendidos pela publicação no sítio oficial da ANAC da validação das curvas de ruído para os Aeroportos de Congonhas e do Campo de Marte, por meio, respectivamente, das Portarias nº 3.550/SIA/2018 e nº 3.781/SIA/2018, bem como do registro dos Planos Específicos de Zoneamento de Ruído, à revelia do Município de São Paulo.

O registro dos planos sem a necessária avaliação dos órgãos municipais objetivou atender o prazo imposto à INFRAERO pela ANAC, em Termo de Ajustamento de Conduta celebrado entre as duas entidades. Porém, esse registro enseja obrigações ao Município, cuja viabilidade e exequibilidade não foram analisadas por seus técnicos, nem tampouco aceitas pelas autoridades competentes.

Exemplificativamente, as curvas de ruído e o Plano Específico de Zoneamento de Ruído para o Aeroporto de Congonhas,

definidos unilateralmente pela INFRAERO, exigem desapropriações de milhares de imóveis, com ocupação já consolidada há décadas e em harmonia com a atividade aeroportuária, resultante de medidas promovidas conjuntamente pelo Município de São Paulo, Ministério Público do Estado de São Paulo e Comando da Aeronáutica, dentre as quais destaca-se a limitação da quantidade e dos horários de pousos e decolagens. Assim, a proposta da INFRAERO de desapropriação dos imóveis não considerou a singularidade da situação de cada sítio aeroportuário, impondo medidas que, além de onerosas e inexecutáveis, comprometem a pacificação da situação fática existente.

Observe-se, ainda, que nas reuniões realizadas na Secretaria do Governo Municipal, os representantes da INFRAERO não apresentaram qualquer medida a ser adotada por aquela empresa que administra os Aeroportos de Congonhas e Campo de Marte, no sentido de minimizar o impacto do ruído, transferindo todo o ônus ao Município de São Paulo.

De outra parte, não restou esclarecido se seria a União, a ANAC ou as empresas administradoras dos aeroportos que arcaariam com as despesas decorrentes das desapropriações sugeridas nos referidos Planos Específicos, ressaltando que este Município não possui recursos financeiros para tal fim.

Na mesma linha de conduta, a empresa concessionária GRUAIROPORT encaminhou o ofício nº DR/0539/2019 (doc anexo) ao Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano dando ciência do registro junto à ANAC do Plano Específico de Zoneamento de Ruído do Aeroporto Internacional de São Paulo, implantado parcialmente em território deste Município, sem a análise e anuência dos técnicos municipais.

Verifica-se, portanto, que a INFRAERO e a GRUAIROPORT na elaboração dos Planos Específicos de Zoneamento de Ruídos dos três aeroportos aqui tratados não permitiram a participação efetiva do Município, ao registrarem planos que não foram objeto de consenso e cuja implantação tem altíssimo impacto financeiro, podendo, inclusive, implicar a redução do movimento desses sítios aeroportuários.

Destaque-se, por fim, que nos procedimentos de licenciamento de edificação/obra e de atividades no entorno dos aeroportos, o Município observa as restrições de uso e ocupação do solo, os parâmetros urbanísticos e cones de aproximação, que são também avaliados pelo Serviço Regional de Proteção ao Voo do Comando da Aeronáutica, de modo a garantir a segurança do aeroporto e das edificações em seu entorno.

Nesse contexto, caracterizado está o vício formal dos registros dos três Planos, face à ausência de participação e anuência do Município de São Paulo, o que acarreta a sua nulidade, razão pela qual requer-se a suspensão dos efeitos dos registros dos Planos Específicos de Zoneamento de Ruídos dos Aeroportos de Congonhas, Campo de Marte e Internacional de São Paulo até final análise final dos técnicos municipais.

Atenciosamente,



**MAURO RICARDO MACHADO COSTA**  
Secretário do Governo Municipal

2019.08.01 864.8

**GRU AIRPORT** AEROPORTO  
INTERNACIONAL  
DE SÃO PAULO

Guarulhos, 09 de agosto de 2019

DR/0539/2019

À

**PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

**Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano**

Rua São Bento, nº 405, Centro - 8º, 17º e 23º andares, CEP: 01011-100 - São Paulo - SP

A/c.: Sr. Secretário Fernando Barrancos Chucre

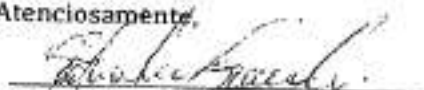
**Ref.: Plano Específico de Zoneamento de Ruído - PEZR - Registro ANAC**


Prezados,


1. Fazemos referência à nossa correspondência DR/0102/2018, por meio da qual, dentre os temas abordados, registramos entregas anteriores do (I) Plano Específico de Zoneamento de Ruído, (II) Estudo de Caracterização das Curvas de Ruídos Aeronáuticos para o Sistema de Pistas de Pouso e Decolagem.
2. Em continuidade ao tema informamos que o Plano Específico de Zoneamento de Ruído foi devidamente registrado pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, conforme consta do Ofício nº 250/2019/GTDA/GOOP/SIA - ANAC.
3. Destarte, encaminhamos em anexo no formato impresso e, também, em meio digital (**Doc. 01**), a planta **PEZR-GRU-Folha 1/3 a 3/3 RevA**, que foi registrada pela Agência, para fins de divulgação a este Município.

Sendo o que tínhamos para o momento, apresentamos nossos protestos de elevada estima e consideração, colocando-nos à disposição para eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

  
\_\_\_\_\_  
**Gustavo Soares Figueiredo**  
Diretor Presidente

  
\_\_\_\_\_  
**Cmt. Miguel Dau**  
Diretor de Operações

  
\_\_\_\_\_  
**Amauri Alves**  
Gerente de Segurança Operacional



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

OFÍCIO Nº 191/2022/GAB-SAC/SAC

Brasília, 16 de fevereiro de 2022.

Ao Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC  
Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A, 5º andar  
70308-200 Brasília/DF

**Assunto: Desestatização de Aeroportos – Sétima Rodada (Aeroportos de Jacarepaguá/RJ (SBJR), Uberlândia/MG (SBUL), Montes Claros/MG (SBMK), Uberaba/MG (SBUR), Belém/PA (SBBE), Santarém/PA (SBSN), Marabá/PA (SBMA), Carajás/PA (SBCJ), Altamira/PA (SBHT), Macapá/AP (SBMQ), Congonhas/SP (SBSP), Campo de Marte/SP (SBMT), Campo Grande/MS (SBCG), Corumbá/MS (SBCR) e Ponta Porã/MS (SBPP)).**

Anexos: I - Nota Técnica nº 9/2022/DPR/SAC, de 27 de janeiro de 2022; e

II - Nota Técnica nº 51/2021/DPR/SAC, de 3 de agosto de 2021.

**Referência:** Processo nº 50000.027591/2020-92.

Senhor Diretor-Presidente,

1. Cumprimentando-o, faz-se referência à corrente Sétima Rodada de Concessões de Aeroportos, que tinha, originalmente, como objetivo outorgar a exploração por meio de contratos de parcerias com o setor privado de 16 (dezesseis) aeroportos atualmente operados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), em consonância com as competências conferidas a esta Secretaria Nacional de Aviação Civil – SAC, em especial para propor, apoiar e acompanhar as parcerias com a iniciativa privada relativas às infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, nos termos do Inciso IX, Art. 16, Anexo I do Decreto nº 10.788, de 6 de setembro de 2021.

2. Nesse contexto, tendo em vista decisão de política pública pela concessão conjunta do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ) e do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antonio Carlos Jobim (SBGL), sem prejuízo do regular andamento da concessão dos demais equipamentos, e considerando ainda as diversas interações com o mercado e com os agentes envolvidos na questão, informa-se a essa Autarquia Especial os ajustes nas diretrizes do Governo Federal previamente enviadas, a serem contempladas na elaboração dos documentos jurídicos relativos à concessão para a exploração das infraestruturas aeroportuárias supramencionadas, em complemento ao Ofício nº 905/2021/GAB-SAC/SAC, de 20 de agosto de 2021, e ao Ofício nº 1340/2021/GAB-SAC/SAC, de 3 de dezembro de 2021, conforme segue:

"(...)

**1.3 Considerar que os aeroportos a serem concedidos deverão ser agrupados da seguinte forma:**

**a) Bloco Aviação Geral: Aeroporto Campo de Marte - São Paulo/SP (SBMT) e Aeroporto de Jacarepaguá/RJ - Roberto Marinho (SBJR);**

**b) Bloco Norte II: Aeroporto Internacional de Belém - Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE) e Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre - Macapá/AP (SBMQ); e**

**c) Bloco SP/MS/PA/MG: Aeroporto de Congonhas - São Paulo/SP (SBSP); Aeroporto de Campo Grande - Campo Grande/MS (SBCG); Aeroporto de Corumbá - Corumbá/MS (SBCR); Aeroporto Internacional de Ponta Porã - Ponta Porã/MS (SBPP); Aeroporto Maestro Wilson Fonseca - Santarém/PA (SBSN); Aeroporto João Corrêa da Rocha - Marabá/PA (SBMA); Aeroporto Carajás - Parauapebas/PA (SBCJ); Aeroporto de Altamira - Altamira/PA (SBHT); Aeroporto TenCelAv César Bombonato - Uberlândia/MG (SBUL); Aeroporto Mário Ribeiro - Montes Claros/MG (SBMK) e Aeroporto Mario de Almeida Franco - Uberaba/MG (SBUR).**

(...)

**1.5 Definir que as Contribuições ao Sistema sigam a seguinte sistemática:**

**a) Estabelecer, como condição para a eficácia dos contratos de concessão, que as adjudicatárias ou concessionárias deverão pagar, a título de Contribuição Inicial, para o Bloco Norte II e Bloco SP/MS/PA/MG: 50% (cinquenta por cento) do Valor Presente Líquido (VPL), e para o Bloco Aviação Geral: 60% do VPL, ambos incidindo sobre o fluxo de caixa livre de cada objeto de concessão, antes da incidência de qualquer contribuição ao sistema, conforme apurado nos EVTEAs;**

**b) A Contribuição Variável corresponderá ao percentual sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária necessário a que o VPL do projeto, após o pagamento da Contribuição Inicial, torne-se zero;**

**c) A primeira Contribuição Variável deverá ter como base a receita bruta referente ao quinto ano-calendário completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia do Contrato. A partir de então, as alíquotas deverão ser linearmente crescentes nos 5 (cinco) anos subsequentes, sendo as demais parcelas anuais calculadas a partir do percentual de contribuição variável definida.**

(...)

**1.10 Considerar os valores a seguir por objeto, relativos ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero, de que trata o item anterior:**

**Bloco Aviação Geral (SBMT, SBJR): R\$ 121.608.515,70;**

**Bloco Norte II: não considerar valores relativos ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero;**

**Bloco SP/MS/PA/MG (SBSP, SBCG, SBCR, SBPP, SBSN, SBMA, SBCJ, SBHT, SBUL, SBMK, SBUR): R\$ 1.656.229.694,48.**

**1.11 Considerar os valores a seguir, relativos ao ressarcimento dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, de que trata o item 1.9:**

**Bloco Aviação Geral (SBMT, SBJR): R\$ 6.008.771,48;**

**Bloco Norte II (SBBE, SBMQ): R\$ 8.813.893,26; e**

**Bloco SP/MS/PA/MG (SBSP, SBCG, SBCR, SBPP, SBSN, SBMA, SBCJ, SBHT, SBUL, SBMK, SBUR): R\$ 39.401.383,98.**

(...)

**1.13 Estabelecer como requisito mínimo de habilitação técnica do operador aeroportuário, além de eventuais outros requisitos a serem previstos no Edital, os seguintes valores mínimos para processamento de passageiros de transporte aéreo, em um único aeroporto, em pelo menos um dos últimos cinco anos:**

**Bloco Aviação Geral (SBMT, SBJR): 200mil;**

**Bloco Norte II: 1 milhão; e**

**Bloco SP/MS/PA/MG (SBSP, SBCG, SBCR, SBPP, SBSN, SBMA, SBCJ, SBHT, SBUL, SBMK, SBUR): 5 milhões.**

**1.13.a Para o Bloco Aviação Geral, estabelecer como alternativa ao requisito do caput, o valor mínimo anual de 17 mil movimentos de aeronaves (pousos e decolagens), em um único aeroporto, em pelo menos um dos últimos cinco anos. "**

3. As justificativas para o estabelecimento das diretrizes acima encontram-se dispostas na Nota Técnica nº 9/2022/DPR/SAC, de 27 de janeiro de 2022, anexo, excluídas as considerações que dizem respeito ao Aeroporto Santos Dumont (SBRJ), subtraído da Sétima Rodada. Tais ajustes ensejaram a atualização dos estudos de viabilidade (EVTEA), motivo pelo qual encontra-se disponibilizada nova versão do material, que deverá ser encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU) para a realização do acompanhamento dos processos de desestatização, em atendimento ao rito inaugurado pela Instrução Normativa TCU nº 81, de 20 de junho de 2018, no seguinte endereço eletrônico: <https://www.dropbox.com/sh/qzizslvvxeanoyo/AAB3sO4pm8BJuWWPEntYx7Lka?dl=0> (Senha: SAC2022).

4. Ademais, com a finalidade de se reduzir o risco de que eventual questionamento judicial resulte no sobrestamento do procedimento de licitação de todos os aeroportos que compõe a atual rodada de concessões, encaminha-se como diretriz que para cada bloco de aeroportos seja elaborado edital de licitação próprio e independente.

5. Sendo o que compete para o momento, coloca-se esta Secretaria à disposição para eventuais esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

*(assinado eletronicamente)*

**RONEI SAGGIORO GLANZMANN**  
Secretário Nacional de Aviação Civil



Documento assinado eletronicamente por **Ronei Saggioro Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil**, em 16/02/2022, às 10:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **5226188** e o código CRC **7DB92DF0**.



Referência: Processo nº 50000.027591/2020-92



SEI nº 5226188

Esplanada dos Ministérios, Bloco R -, Edifício Anexo - 1º Andar - Ala Oeste - Bairro Zona Cívico-Administrativa  
Brasília/DF, CEP 70044-902  
Telefone: (61) 2029-8632 - [www.infraestrutura.gov.br](http://www.infraestrutura.gov.br)



## NOTA TÉCNICA Nº 3/2022/SRA

### 1. **ASSUNTO**

1.1. Processo de desestatização dos aeroportos integrantes dos Blocos da 7ª Rodada de Concessões Aeroportuárias – adequação das minutas de documentos jurídicos às novas diretrizes políticas trazidas pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, notadamente o reagrupamento dos aeroportos nos blocos após a retirada do Aeroporto Santos Dumont – Rio de Janeiro/RJ da presente rodada – sujeição dos documentos jurídicos revisados à análise de legalidade.

### 2. **REFERÊNCIAS**

2.1. Processo n. [00058.045189/2021-37](#)

### 3. **ANEXOS**

3.1. Documentos jurídicos – versão proposta para remessa ao TCU;

3.2. Ofício n. 191/2022/GAB-SAC/SAC e anexos; e

3.3. Planilha de controle de alterações dos documentos jurídicos.

### 4. **INTRODUÇÃO**

4.1. Trata-se de análise técnica complementar à esposada nas Notas Técnicas anteriores n. 17 (6221899) e n. 22/2021/SRA (6603858) ante às novas diretrizes de política pública proferidas pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, que promoveram o reagrupamentos dos aeroportos por entre os blocos que compõem o presente processo administrativo de desestatização, e demais ajustes pertinentes, de modo que tal composição passou a configurar-se da seguinte forma: aeroportos de Campo de Marte - São Paulo/SP e Jacarepaguá - Rio de Janeiro/RJ, formam o Bloco Aviação Geral; aeroportos de Belém/PA e Macapá/AP seguem formando o Bloco Norte II; e aeroportos de Congonhas - São Paulo/SP, Campo Grande/MS, Corumbá/MS, Ponta Porã/MS, Santarém/PA, Marabá/PA, Parauapebas/PA, Altamira/PA, Uberlândia/MG, Montes Claros/MG e Uberaba/MG formam o Bloco SP/MS/PA/MG, ainda em cumprimento aos termos Decreto n. 10.635, de 22/02/2021.

4.2. A presente Nota tem por objetivo apresentar e submeter à Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC as minutas de documentos jurídicos resultantes de tais alterações, bem como de pontuais ajustes e aprimoramentos identificados pelas áreas técnicas desta Superintendência.

### 5. **HISTÓRICO**

5.1. Em se tratando de análise complementar, faz-se referência ao histórico já relatado nas Notas Técnicas n. 17 (6221899), de 16/09/2021, e n. 22/2021/SRA (6603858), de 17/12/2022. Por meio desta última e na mesma data de sua assinatura, os documentos jurídicos, já aperfeiçoados após contribuições decorrentes de submissão à Consulta Pública n. 13/2021, foram submetidos ao controle de legalidade realizado pela Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC.

5.2. A Procuradoria, por sua vez, por meio do Parecer n. 5/2021/PG/PFEANAC/PGF/AGU (6607819) de 20/12/2021, considerou o procedimento relativo à 7ª rodada de concessões aderente às leis e normas incidentes, sem vícios ou nulidades, considerando ainda que os respectivos documentos jurídicos não afrontam a legislação e são dotados de juridicidade apta a deliberação pela Diretoria Colegiada.

5.3. Em seguida, a Diretoria, durante a 3ª Reunião Deliberativa Extraordinária, realizada em 21/12/2021, aprovou por unanimidade, nos termos do Voto do Diretor Relator (6609161) o processo de desestatização dos aeroportos integrantes dos blocos que compõem a referida 7ª rodada.

5.4. Dessa forma, e na mesma data da deliberação e aprovação, toda a documentação devida foi encaminhada à fiscalização do Tribunal de Contas da União (TCU), em cumprimento às disposições



constantes de sua Instrução Normativa n. 81/2018, por meio do Ofício n. 581/2021/GAB-ANAC (6617666).

5.5. Por fim, paralelamente, em 16/02/2022, a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/Minfra) encaminhou à ANAC o Ofício n. 191/2022/GAB-SAC/SAC e anexos (6831935, 6831941, 6831946, 6832075, 6832292, 6832334, 6832558, 6832570 e 6832601), o qual, “*tendo em vista decisão de política pública pela concessão conjunta do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ) e do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antonio Carlos Jobim (SBGL), sem prejuízo do regular andamento da concessão dos demais equipamentos, e considerando ainda as diversas interações com o mercado e com os agentes envolvidos na questão, informa-se a essa Autarquia Especial os ajustes nas diretrizes do Governo Federal previamente enviadas, a serem contempladas na elaboração dos documentos jurídicos (...) em complemento (...), conforme segue:*”

*"(...) 1.3 Considerar que os aeroportos a serem concedidos deverão ser agrupados da seguinte forma:*

*a) Bloco Aviação Geral: Aeroporto Campo de Marte - São Paulo/SP (SBMT) e Aeroporto de Jacarepaguá/RJ - Roberto Marinho (SBJR);*

*b) Bloco Norte II: Aeroporto Internacional de Belém - Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE) e Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre - Macapá/AP (SBMQ); e*

*c) Bloco SP/MS/PA/MG: Aeroporto de Congonhas - São Paulo/SP (SBSP); Aeroporto de Campo Grande - Campo Grande/MS (SBCG); Aeroporto de Corumbá - Corumbá/MS (SBCR); Aeroporto Internacional de Ponta Porã - Ponta Porã/MS (SBPP); Aeroporto Maestro Wilson Fonseca - Santarém/PA (SBSN); Aeroporto João Corrêa da Rocha - Marabá/PA (SBMA); Aeroporto Carajás - Parauapebas/PA (SBCJ); Aeroporto de Altamira - Altamira/PA (SBHT); Aeroporto TenCelAv César Bombonato - Uberlândia/MG (SBUL); Aeroporto Mário Ribeiro - Montes Claros/MG (SBMK) e Aeroporto Mario de Almeida Franco - Uberaba/MG (SBUR).*

*(...)*

*1.5 Definir que as Contribuições ao Sistema sigam a seguinte sistemática:*

*a) Estabelecer, como condição para a eficácia dos contratos de concessão, que as adjudicatárias ou concessionárias deverão pagar, a título de Contribuição Inicial, para o Bloco Norte II e Bloco SP/MS/PA/MG: 50% (cinquenta por cento) do Valor Presente Líquido (VPL); e para o Bloco Aviação Geral: 60% do VPL; ambos incidindo sobre o fluxo de caixa livre de cada objeto de concessão, antes da incidência de qualquer contribuição ao sistema, conforme apurado nos EVTEAs;*

*b) A Contribuição Variável corresponderá ao percentual sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária necessário a que o VPL do projeto, após o pagamento da Contribuição Inicial, torne-se zero;*

*c) A primeira Contribuição Variável deverá ter como base a receita bruta referente ao quinto anual completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia do Contrato. A partir de então, as alíquotas deverão ser linearmente crescentes nos 5 (cinco) anos subsequentes, sendo as demais parcelas anuais calculadas a partir do percentual de contribuição variável definida.*

*(...)*

*1.10 Considerar os valores a seguir por objeto, relativos ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero, de que trata o item anterior:*

*Bloco Aviação Geral (SBMT, SBJR): R\$ 121.608.515,70;*

*Bloco Norte II: não considerar valores relativos ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero;*

*Bloco SP/MS/PA/MG (SBSP, SBCG, SBCR, SBPP, SBSN, SBMA, SBCJ, SBHT, SBUL, SBMK, SBUR): R\$ 1.656.229.694,48.*

*1.11 Considerar os valores a seguir, relativos ao ressarcimento dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, de que trata o item 1.9:*

*Bloco Aviação Geral (SBMT, SBJR): R\$ 6.008.771,48;*

*Bloco Norte II (SBBE, SBMQ): R\$ 8.813.893,26; e*

*Bloco SP/MS/PA/MG (SBSP, SBCG, SBCR, SBPP, SBSN, SBMA, SBCJ, SBHT, SBUL, SBMK, SBUR): R\$ 39.401.383,98.*

*(...)*

*1.13 Estabelecer como requisito mínimo de habilitação técnica do operador aeroportuário, além de eventuais outros requisitos a serem previstos no Edital, os seguintes valores mínimos para*

*processamento de passageiros de transporte aéreo, em um único aeroporto, em pelo menos um dos últimos cinco anos:*

*Bloco Aviação Geral (SBMT, SBJR): 200mil;*

*Bloco Norte II: 1 milhão; e*

*Bloco SP/MS/PA/MG (SBSP, SBCG, SBCR, SBPP, SBSN, SBMA, SBCJ, SBHT, SBUL, SBMK, SBUR): 5 milhões.*

*1.13.a Para o Bloco Aviação Geral, estabelecer como alternativa ao requisito do caput, o valor mínimo anual de 17 mil movimentos de aeronaves (pousos e decolagens), em um único aeroporto, em pelo menos um dos últimos cinco anos. "*

5.6. As justificativas para o estabelecimento de tais diretrizes encontram-se na Nota Técnica n. 9/2022/DPR/SAC, de 27/01/2022, excluídas as considerações que dizem respeito ao Aeroporto Santos Dumont (SBRJ), porque subtraído da 7ª Rodada.

5.7. Tais ajustes ensejaram a atualização dos estudos de viabilidade (EVTEA), motivo pelo qual encontra-se disponibilizada nova versão do material, que será também encaminhado ao TCU, no seguinte endereço eletrônico: <https://www.dropbox.com/sh/qzizslvxxeanoyo/AAB3sO4pm8BJuWWPEntYx7Lka?dl=0> (Senha: SAC2022).

5.8. Por fim, referido ofício também dispõe que “*com a finalidade de se reduzir o risco de que eventual questionamento judicial resulte no sobrestamento do procedimento de licitação de todos os aeroportos que compõe a atual rodada de concessões, encaminha-se como diretriz que para cada bloco de aeroportos seja elaborado edital de licitação próprio e independente.*”

5.9. Este é o breve histórico.

## 6. ANÁLISE

6.1. Face a tais alterações nas diretrizes meramente decorrentes do reagrupamento da composição dos blocos, notadamente em função da retirada do Aeroportos Santos Dumont da presente rodada de concessão, verificou-se a ausência de necessidade de qualquer inovação regulatória ou de mérito nos documentos jurídicos já elaborados, tendo sido realizados tão somente os correspondentes ajustes necessários, dentre outras alterações pontuais realizadas nesse ensejo.

6.2. Assim, a presente Nota Técnica tão somente aborda aspectos relativos à conformidade dos documentos jurídicos às referidas alterações promovidas nas diretrizes de políticas de governo e demais ajustes pontuais, sem mais.

6.3. Registre-se, portanto, que as justificativas e fundamentos relativos às escolhas regulatórias realizadas, bem como a descrição da conformidade ao arcabouço jurídico aplicável, encontram-se positivados nas Notas Técnicas n. 17 (6221899) e n. 22/2021/SRA (6603858), sendo despendida sua repetição em prol da economia e eficiência processuais.

6.4. Ademais, a exemplo da Resolução CPPI n. 01/2016, que estabelece diretrizes gerais e estratégicas a serem adotadas pelos órgãos e entidades da administração pública federal no processo de contratação de empreendimentos do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, quanto à adstrição desta Agência ao referido normativo, naquilo que diz respeito à sua atuação no processo, cumpre, além de ratificar os aspectos tratados na Nota Técnica n. 22/2021/SRA (6603858), apenas esclarecer o entendimento dessa área técnica no sentido de afigurar-se desnecessária a submissão das minutas ora ajustas de edital, contrato e anexos a nova consulta pública, tendo em vista, como dito, a ausência de mudanças substanciais no conteúdo regulatório ali reproduzido.

6.5. De toda forma, em prol da ausência de riscos à regularidade do processo, ora propõe-se nova submissão à análise de legalidade e conformidade jurídica a ser realizada pela Procuradoria Federal especializada junto à ANAC.

## Diretrizes de Políticas Públicas

6.6. Também em consonância com o já explicitado na Nota Técnica n. 22/2021/SRA (6603858), tem-se que a atuação governamental no processo de desestatização reúne o planejamento do setor da aviação civil, a promoção da adequação da infraestrutura aeroportuária às necessidades do país e a garantia da boa governança do setor, envolvendo, portanto, diversos atores, em um contexto de elevada complexidade.

6.7. Assim, de um lado, ao Ministério da Infraestrutura compete materializar as diretrizes políticas, por serem decisões típicas de governo, nos termos da Lei n. 13.334/2016 e do Decreto Federal n. 10.365/2021. De outro lado, à ANAC incumbe regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, além de observar e implementar tais diretrizes, adotando as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento da aviação.

6.8. Com efeito, adstrita à tal repartição de competências e como já relatado oportunamente em peças prévias neste processo, por meio do Ofício n. 905/2021/GAB-SAC/SAC (6116860), foram recebidas as primeiras diretrizes para a concessão dos aeroportos integrantes dos Blocos originalmente denominados, RJ/MG, Norte II, SP/MS/PA. Posteriormente, o Ofício n. 1340/2021/GAB-SAC/SAC (6547214), endereçou diretrizes complementares. E, por fim, foram encaminhadas alterações nas diretrizes, decorrentes da retirada do Aeroporto Santos Dumont desta rodada de concessões, ensejando o reagrupamento e renomeação de dois três Blocos para Bloco da Aviação Geral e Bloco SP/MS/PA/MG, mantendo-se o nome e composição do Bloco Norte II, conforme descrito no bojo do Ofício n. 191/2022/GAB-SAC/SAC (6831935).

6.9. Nesse passo, ao todo, a presente concessão encontra-se informada por dezesseis diretrizes governamentais, dentre as quais cinco foram objeto da citada alteração – sendo essas o objeto específico da presente análise –, e estando devidamente incorporadas aos documentos jurídicos anexos.

6.10. Cumpre rememorar que, no âmbito desta rodada, o Parecer jurídico n. 5/2021/PG/PFEANAC/PGF/AGU (6607819) trouxe novo posicionamento da Douta Procuradoria acerca da atuação da ANAC em face das recomendações políticas que informam a desestatização, conforme se segue:

“18. A dinâmica de interação permanente entre Ministério e ANAC documentada no processo pela numerosa troca de ofícios, demonstra que a interação é construtiva e tendente ao atingimento da finalidade pública implícita na política de concessão dos aeroportos. Porém, juridicamente, é de se reconhecer que o Ministério tem a competência pela definição da política pública e da modelagem econômico, financeira e ambiental dos empreendimentos, bem como a supervisão de todo o processo, restando à ANAC a competência para a estruturação dos documentos jurídicos decorrentes de tal modelagem (edital e contrato), bem como a condução escoreta do procedimento licitatório.

19. Ao analisar essa dinâmica e possíveis fricções dela decorrentes, no passado este órgão já se pronunciou especialmente destacando a necessidade de um juízo crítico pela Agência Reguladora acerca das diretrizes políticas oriundas do Ministério. Cito os pareceres nº 233/2013/PF-ANAC/PGF/AGU, exarado nos autos do processo nº 00058.019761/2013-01, que tratou da desestatização dos aeroportos da 3ª rodada; nº 2/2016/SUB/PFNAC/PGF/AGU, exarado nos autos do processo nº 00058.044374/2016-47, que analisou o processo dos aeroportos da 4ª rodada; nº 7/2018/PG/PFEANAC/PGF/AGU, exarado nos autos do processo nº 00058.016714/2018-10, que analisou o processo dos aeroportos da 5ª rodada; e, finalmente, o parecer nº 5/2020/PG/PFEANAC/PGF/AGU, exarado nos autos do processo nº 00058.004913/2020/91, referente aos aeroportos da 6ª e última rodada finalizada de concessão federal de infraestrutura aeroportuária.

20. Penso ser necessário rever o conteúdo dessas recomendações. Melhor refletindo sobre o tema e ampliando um pouco o entendimento sobre o que são políticas públicas, reconheço que a visão defendida outrora é passível de aprimoramento. Em doutrina específica, compreendi melhor que a definição institucional dos papéis permite que a política pública no caso das concessões de aeroportos seja exclusivamente definida pelo Ministério, nos termos do Decreto, e executada pela ANAC sem que a Agência tenha o dever de se imiscuir em tal política e responder por ela. Nesse sentido, cito entre outros: 1. HOWLETT, M.; RAMESH, M. & PERL, A. O Contexto da Política Pública. In: HOWLETT, M.; RAMESH, M. & PERL, A. Política Pública: seus ciclos e subsistemas – uma abordagem integral. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013, cap. 3; 2. BRESSER-PEREIRA, L. C. Do Estado patrimonial ao Estado gerencial. In: PINHEIRO, P. S.; WILHEIM, J.; SACHS, I. (Org.). Brasil: um século de transformações. São Paulo: Companhia das Letras, 2001; 3. CARDOSO JR., José C.. Planejamento governamental e gestão pública no Brasil: elementos para ressignificar o debate e capacitar o Estado. IPEA, 2011; 4. EVANS, P.; RAUCH, J. Bureaucracy and growth: a crossnational analysis of the effects of “Weberian” State. American sociological review, v. 64, n. 5, 1999 (2000); 5. EVANS, Peter. (1993). “O Estado como problema e solução”. Lua Nova, no. 28-29. São Paulo, Abril; 6. PIRES, Roberto. Burocracia, discricionariedade e democracia: alternativas para o dilema entre controle do poder administrativo e capacidade de implementação. Cad. Gestão Pública e Cidadania, v. 14, n. 54 - 2009; 7. LOTTA, Gabriela; PIRES Roberto; OLIVEIRA, Vanessa. “Burocratas de médio escalão: novos olhares sobre velhos atores da produção de políticas públicas”. Revista do Serviço Público 65 (4): 463-492 out/dez 2014; 8. LOPEZ Jr., Felix. “Introdução”. In:

(Org.) Cargos de confiança no presidencialismo de coalizão brasileiro. Brasília : IPEA, 2015. p.11-32.

21. Portanto, ainda que não haja plena concordância do órgão regulador, que também no caso é o Poder Concedente, na qualidade de executor da política pública modelada e concebida pelo Ministério, lhe cabe a observância e cumprimento, sem prejuízo de eventuais críticas voltadas à sua melhoria.

22. Apenas para as questões técnicas e de segurança que porventura possam colidir com regramentos internacionais e internos de aviação civil, se impõe um dever de resistência em função de um bem maior. Nas demais hipóteses decorrentes da complexa atribuição de modelar e conceder aeroportos federais no Brasil, cabe à ANAC observar e cumprir as diretrizes de política pública emanadas pelo Ministério da Infraestrutura, estejam elas previstas em documentos específicos (como os vários ofícios constantes dos autos), estejam elas implicitamente contidas na modelagem econômico, financeira e ambiental prevista nos estudos selecionados e aprovados pelo Ministério e encaminhados à ANAC para observância e repercussão nos documentos jurídicos da concessão.”

6.11. Diante desse entendimento, e da ausência de alteração regulatória ou substancial decorrente da última alteração às diretrizes governamentais, essa área técnica vislumbra ser desnecessário ora debruçar-se sobre o mérito quaisquer delas, apresentando a seguir quadro que evidencia em que parte dos documentos jurídicos tais diretrizes foram internalizadas, tendo sido acatadas em sua totalidade.

| Diretriz política  | Cumprimento da diretriz nos documentos jurídicos  |
|--|---|
| <p><i>1.3 Considerar que os aeroportos a serem concedidos deverão ser agrupados da seguinte forma:</i></p> <p><i>a) Bloco Aviação Geral: Aeroporto Campo de Marte - São Paulo/SP (SBMT) e Aeroporto de Jacarepaguá/RJ - Roberto Marinho (SBJR);</i></p> <p><i>b) Bloco Norte II: Aeroporto Internacional de Belém - Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE) e Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre - Macapá/AP (SBMQ); e</i></p> <p><i>c) Bloco SP/MS/PA/MG: Aeroporto de Congonhas - São Paulo/SP (SBSP); Aeroporto de Campo Grande - Campo Grande/MS (SBCG); Aeroporto de Corumbá - Corumbá/MS (SBCR); Aeroporto Internacional de Ponta Porã - Ponta Porã/MS (SBPP); Aeroporto Maestro Wilson Fonseca - Santarém/PA (SBSN); Aeroporto João Corrêa da Rocha - Marabá/PA (SBMA); Aeroporto Carajás - Parauapebas/PA (SBCJ); Aeroporto de Altamira - Altamira/PA (SBHT); Aeroporto TenCelAv César Bombonato - Uberlândia/MG (SBUL); Aeroporto Mário Ribeiro - Montes Claros/MG (SBMK) e Aeroporto Mario de Almeida Franco - Uberaba/MG (SBUR).</i></p> | <p>Minuta de Edital:</p> <p>Preâmbulo;<br/>Capítulo I<br/>Seção I –</p> <p>Das Definições<br/>Seção II – Do Objeto;</p> <p>Minuta de Contrato de Concessão:<br/>Capítulo I<br/>Seção I – Das Definições<br/>Capítulo II – Do Objeto; e demais referências correlatas.</p> |
| <p><i>1.5 Definir que as Contribuições ao Sistema sigam a seguinte sistemática:</i></p> <p><i>a) Estabelecer, como condição para a eficácia dos contratos de concessão, que as adjudicatárias ou concessionárias deverão pagar, a título de Contribuição Inicial, para o Bloco Norte II e Bloco SP/MS/PA/MG: 50% (cinquenta por cento) do Valor Presente Líquido (VPL); para o Bloco Aviação Geral: 60% do VPL; ambos incidindo sobre o fluxo de caixa livre de cada objeto de concessão, antes da incidência de qualquer contribuição ao sistema, conforme apurado nos EVTEAs;</i></p>  | <p>Minuta de Edital:<br/>Capítulo IV - Da Documentação<br/>Seção IV - Da Proposta Econômica</p> <p>Minuta de Contrato,<br/>Capítulo II – Do Objeto, Seção IV – Da</p>   |

|   |   |
|---|---|
|   | Contribuição ao Sistema   |
| <i>b) A Contribuição Variável corresponderá ao percentual sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária necessário a que o VPL do projeto, após o pagamento da Contribuição Inicial, torne-se zero;</i>   | Minuta de Contrato, Capítulo II, Seção IV – Da Contribuição ao Sistema  |
| <i>c) A primeira Contribuição Variável deverá ter como base a receita bruta referente ao quinto ano-calendário completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia do Contrato. A partir de então, as alíquotas deverão ser linearmente crescentes nos 5 (cinco) anos subsequentes, sendo as demais parcelas anuais calculadas a partir do percentual de contribuição variável definida.;</i>   | Minuta de Contrato, Capítulo II, Seção IV – Da Contribuição ao Sistema  |
| <i>1.10 Considerar os valores a seguir por objeto, relativos ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero, de que trata o item anterior:<br/>Bloco Aviação Geral (SBMT, SBJR): R\$ 121.608.515,70;<br/>Bloco Norte II: não considerar valores relativos ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero;<br/>Bloco SP/MS/PA/MG (SBSP, SBCG, SBCR, SBPP, SBSN, SBMA, SBCJ, SBHT, SBUL, SBMK, SBUR): R\$ 1.656.229.694,48.</i>   | Minuta de Edital, Capítulo VI - Do Contrato de Concessão, Seção – Das Obrigações Prévias à Celebração do Contrato |
| <i>1.11 Considerar os valores a seguir, relativos ao ressarcimento dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, de que trata o item 1.9:<br/>Bloco Aviação Geral (SBMT, SBJR): R\$ 6.008.771,48; Bloco Norte II (SBBE, SBMQ): R\$ 8.813.893,26; e Bloco SP/MS/PA/MG (SBSP, SBCG, SBCR, SBPP, SBSN, SBMA, SBCJ, SBHT, SBUL, SBMK, SBUR): R\$ 39.401.383,98.</i>  | Minuta de Edital, Capítulo VI - Do Contrato de Concessão, Seção – Das Obrigações Prévias à Celebração do Contrato |
| <i>1.13 Estabelecer como requisito mínimo de habilitação técnica do operador aeroportuário, além de eventuais outros requisitos a serem previstos no Edital, os seguintes valores mínimos para processamento de passageiros de transporte aéreo, em um único aeroporto, em pelo menos um dos últimos cinco anos:<br/>Bloco Aviação Geral (SBMT, SBJR): 200mil;<br/>Bloco Norte II: 1 milhão; e Bloco SP/MS/PA/MG (SBSP, SBCG, SBCR, SBPP, SBSN, SBMA, SBCJ, SBHT, SBUL, SBMK, SBUR): 5 milhões.</i> | Minuta de Edital, Capítulo IV – Da Documentação, Seção V – Da Habilitação, Subseção IV – Da Habilitação Técnica.  |
| <i>1.13.a Para o Bloco Aviação Geral, estabelecer como alternativa ao requisito do caput, o valor mínimo anual de 17 mil movimentos de aeronaves (pousos e decolagens), em um único aeroporto, em pelo menos um dos últimos cinco anos.</i>   | Minuta de Edital, Capítulo IV – Da Documentação, Seção V – Da Habilitação, Subseção IV – Da Habilitação Técnica.  |

6.12. Parte-se agora para a análise da diretriz final que essa área técnica entende ser necessário promover maior discussão. Com efeito, a SAC/Minfra finaliza sua última manifestação propondo que, para cada bloco de aeroportos seja elaborado edital de licitação próprio e independente, com o fito de se reduzir o risco de que eventual questionamento judicial resulte no sobrestamento da licitação de todos os aeroportos que compõem a 7ª Rodada de Concessões.

6.13. Nesse ponto, essa área técnica igualmente compreende e compartilha da preocupação com o risco de judicialização do certame, o qual, vale dizer, é inerente a todo e qualquer procedimento dessa

natureza, notadamente o presente por já ter sido alvo de diversas discussões e questionamentos, ainda que referentes especificamente ao Aeroporto Santos Dumont, que já não comporá a rodada de desestatização. Ocorre que, por meio de simples análise de custo/benefício, verifica-se que referido desmembramento dos editais (ao menos desde já) seria desnecessário, especialmente considerando expressa previsão editalícia, constante do item 5.34, no sentido de que **qualquer medida judicial que venha a suspender a licitação em relação a um dos Blocos não impedirá a continuidade do Leilão para os demais.**

*“5.34. A critério da ANAC e observada a legislação aplicável, qualquer medida judicial ou administrativa que suspenda a licitação relativamente a um Bloco de Aeroportos não impedirá a continuidade do Leilão para os outros Blocos.” (grifo próprio).*

6.14. No mesmo sentido, previsão análoga consta do item 1.22, a cerca de eventuais impugnações ao edital:

*“1.22. A impugnação deverá especificar a qual Bloco de Aeroportos faz referência ou indicar que se refere ao Edital como um todo. A impugnação relativa a questões específicas de um Bloco de Aeroportos não impedirá ou suspenderá o prosseguimento da licitação em relação aos demais Blocos de Aeroportos.”*

6.15. Com efeito, entende-se que da forma como posto hoje e nas rodadas anteriores, o Edital sugerido já endereça de maneira adequada e suficiente os riscos suscitados pela cautelosa Secretaria. Ainda, o faz de maneira coerente com entendimento do Tribunal de Contas da União, desdobrado na Súmula n. 247[1], da qual infere-se que, no caso de edital contendo múltiplos objetos, cada qual deve receber tratamento individualizado, com independência e autonomia, inclusive no que tange à adjudicação, homologação e demais etapas necessárias ao exaurimento do processo licitatório.

6.16. Ademais, cumpre registrar que a separação imediata dos editais implicaria maiores prejuízos à eficiência, alto custo regulatório e administrativo, e razoável duração do processo, valendo citar as seguintes razões de forma mais detalhada:

- Custo de tempo na construção formal dos documentos: necessidade de revisão pormenorizada do edital para separação dos objetos da licitação, com desagregação de regras que estavam sendo endereçadas conjuntamente.
- Três editais distintos implicam três processos licitatórios distintos, por mais que se procure, dentro do que for possível, reunir atos das três licitações. Assim, há possibilidade de descasamento da análise no TCU, que poderá dar andamento e tratamento distinto a cada uma das desestatizações, sem que a ANAC tenha qualquer ingerência sobre soluções dessa espécie junto à Corte de Contas.
- Custos adicionais para os licitantes, com produção de documentos necessários à participação no leilão que, no formato de um só edital, seriam apresentados uma única vez: documentos de qualificação, certidões, contratação de serviço de corretagem, garantias de proposta, atestados e declarações de capacidade técnica e financeira, dentre outros, todos originais por força de lei.
- Apresentação triplicada de documentos (originais) pelos licitantes que tenham interesse de concorrer a todos os ativos: num processo de licitação só, admite-se a apresentação única dos documentos de qualificação e habilitação.
- Possível revisão dos custos de contratação da entidade organizadora do leilão: atualmente, segue-se o modelo de um contrato para cada edital, já que se assume que todos os atos da licitação serão tratados e realizados em momento único, com otimização de infraestrutura e recursos. O desmembramento dos editais ressalta o risco de descasamento de cronograma, o que pode vir a demandar renegociação e reestruturação dos contratos de assessoramento para realização de leilão.
- Será necessário constituir comissões especiais de licitação distintas para acompanhar cada um dos editais, mormente se o descasamento de cronograma tornar inviável que o mesmo grupo de servidores pratique diferentes atos simultaneamente. O necessário estabelecimento de comissões distintas atrai o risco de soluções diferentes para demandas semelhantes que podem ser suscitadas em cada um dos processos licitatórios, especialmente diante da impossibilidade de articulação e comunicação entre as comissões, imbuídas de dever de sigilo.

6.17. Diante de todo o exposto, como se vê, num cotejo entre as novas diretrizes políticas com a regulação vigente e de competência da ANAC, **afora esta última diretriz (pelas razões expostas acima)**, não foram encontrados por esta SRA demais óbices à incorporação, nos documentos jurídicos, das diretivas governamentais por fim recebidas.

## **Instrução Processual**

6.18. Conforme explicações trazidas no bojo da Nota Técnica n. 9/2022/DPR/SAC (6831941) que fundamenta a alteração das diretrizes políticas em tela, optou-se pela retirada do Aeroporto Santos Dumont da presente rodada de concessões – sem prejuízo à sua futura concessões em momento oportuno – ensejando o reagrupamento dos aeroportos integrantes dos Blocos ora denominados Aviação Geral, Norte II e SP/MS/PA/MG.

6.19. Assim, os documentos jurídicos anexos foram alterados e ajustados a fim de retratar:

- as novas diretrizes de políticas de governo complementares ao processo trazidas pelo Ofício n. 191/2022/GAB-SAC/SAC (6831935), notadamente o reagrupamento dos blocos e, consequentes ajustes em valores, referências e remissões e etc.;
- a incorporação de sugestões da instituição realizadora do leilão, apresentadas no bojo do processo de relicitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante/RN;
- o devido prazo para integralização do capital social no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando o aumento da fase I-B, anteriormente estabelecido nas diretrizes complementares apresentadas no Ofício n. 1340/2021/GAB-SAC/SAC (6547214);
- a simplificação da seção do contrato que trata do controle patrimonial, decorrentes da publicação da Resolução ANAC n. 661/2022;
- a correção de erro formal quanto à previsão de prazo referente à Fase I-B para os Aeroportos de Jacarepaguá e Campo de Marte;
- a explicitação quanto à continuidade ao longo da concessão das obrigações referentes ao Serviço de Salvamento e Combate nos Aeroportos de Jacarepaguá e Campo de Marte;
- e demais ajustes promovidos em decorrência de meros erros materiais detectados nos documentos jurídicos;

6.20. Registre-se que, com relação aos ajustes realizados nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, foi apresentada, como já visto, pela Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura na Nota Técnica n. 9/2022/DPR/SAC (6831941), não tendo sido identificada a necessidade outras alterações nos documentos jurídicos decorrentes de tais ajustes, que não a simples incorporação das novas diretrizes.

6.21. Destaca-se ainda que, adstritos à repartição de competências, esta área técnica não se imiscui no mérito das alterações implementadas pela SAC/MInfra nos EVTEAs, exceto no que concerne às suas repercussões sobre os documentos jurídicos, nos limites demonstrados na sessão anterior da presente Nota Técnica.

6.22. Por fim, cumpre ora registrar os atos e documentos ainda pendentes de realização ou apresentação (a serem oportunamente produzidos e acostados aos autos), os quais não impedem a tramitação interna do processo ou sua submissão à fiscalização do TCU, porém são necessários à publicação do Edital, quais sejam:

- Listagem com os bens da Concessão;
- Oitiva do Ministério da Defesa, em cumprimento ao art. 9º do Decreto 7.624/2011;
- Resolução do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) aprovando a modelagem da concessão; e
- Planos de Outorga Específicos (POE) de cada Aeroporto.

## **Documentos Jurídicos**

6.23. Além dos ajustes em todas as referências e citações típicas aos nomes e composições dos blocos, em cabeçalhos, títulos e etc., com relação às demais alterações, por oportuno, realizadas, passa-se a sua análise amiúde.

## **I. QUANTO AO PROCESSO DE LICITAÇÃO**

6.24. Foram realizadas algumas alterações decorrentes de contribuições recebidas por parte da entidade organizadora do Leilão, no âmbito do processo de relicitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Em se tratando de melhorias propostas para procedimento análogo e que representam inegável ganho de qualidade às minutas, entendeu-se salutar aproveitar a presente oportunidade para então incorporar neste processo o mesmo aprimoramento.

6.25. A primeira delas ensejou a inclusão de novo anexo ao Edital, o Anexo 23 – Lista de Documentos e Instruções, ao Edital de Concessões, contendo maior detalhamento e instruções quanto à formalização e requisitos necessários à apresentação dos documentos descritos nos demais anexos do próprio Edital, a exemplo de quem deve apresentar quais declarações e cartas, se todas as consorciadas ou apenas a líder do consórcio, conforme verifica-se a partir da íntegra de seu conteúdo, transcrita abaixo.

**“Tabela 1 - Lista de Documentos e Instruções para Preenchimento e Entrega**

| <b>ANEXO</b>  | <b>INSTRUÇÕES</b>   |
|---|---|
| <i>Anexo 2 – Solicitação de Esclarecimentos do Leilão</i>                       | <i>Deve ser utilizado caso a proponente opte pela apresentação de pedido de esclarecimentos do leilão, por meio de protocolo eletrônico no sistema eletrônico de controle de processos utilizado pela ANAC.<br/>Deve ser assinado pelo seu representante legal, com firma reconhecida ou utilização de certificado digital.</i>   |
| <i>Anexo 3 – Modelo de Procuração</i>   | <i>Destina-se à constituição do Representante Credenciado. Apresentado pelas Proponentes individuais que sejam empresas brasileiras ou, no caso de participação em Consórcio, apenas pela empresa Líder do Consórcio, assinado por seus representantes legais, com firma reconhecida ou utilização de certificado digital.</i>  |
| <i>Anexo 4 – Modelo de Procuração Consórcio</i>                                 | <i>Destina-se à indicação da Empresa Líder do Consórcio. Apresentado por cada uma das empresas consorciadas, com exceção da líder, assinado por seus representantes legais, com firma reconhecida ou utilização de certificado digital.</i>   |
| <i>Anexo 5 – Modelo de Procuração estrangeiro</i>                               | <i>Destina-se à constituição do Representante Credenciado pelas Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras que participem isoladamente no certame. Pode ser utilizada, ainda, como modelo para atendimento do disposto no item 3.9 do edital pelas proponentes estrangeiras consorciadas.</i>   |
| <i>Anexo 6 – Modelo de Carta de Apresentação de Garantia de Proposta</i>        | <i>Deve ser assinada pelo representante credenciado com firma reconhecida ou utilização de certificado digital.</i>   |
| <i>Anexo 7 - Termos e Condições Mínimas do Seguro-Garantia</i>                  | <i>Dispõe sobre o conteúdo mínimo para o caso de apresentação de Seguro-Garantia como garantia da proposta, não implicando apresentação de qualquer documentação por parte da proponente.</i>   |
| <i>Anexo 8 – Modelo de Fiança Bancária</i>                                      | <i>Deve ser adotado caso a proponente opte pela apresentação de fiança bancária como garantia da proposta.</i>  |
| <i>Anexo 9 – Modelo de Apresentação de Proposta Econômica</i>                   | <i>Proposta Econômica: deve ser assinada pelo representante credenciado. Não é necessário reconhecimento de firma ou utilização de certificado digital.<br/>Declaração de Elaboração Independente da Proposta deve ser apresentada uma declaração por cada uma das consorciadas, assinadas por seus representantes legais e pelo representante credenciado. É necessário o reconhecimento de firma do representante credenciado ou a utilização de certificado digital.</i> |
| <i>Anexo 10 - Modelo de Ratificação de Proposta Econômica</i>                   | <i>Apresentada pela Proponente vencedora somente se sua proposta, após os lances viva-voz, for diferente de sua proposta econômica inicialmente apresentada.<br/>Deve ser assinada pelo representante credenciado, observado o disposto no item 5.23 do Edital.</i>   |
| <i>Anexo 11 – Modelo de Carta de Apresentação dos Documentos de Habilitação</i> | <i>Deve ser assinada pelo representante credenciado com firma reconhecida ou utilização de certificado digital.</i>   |
| <i>Anexo 12 – Modelo de Declarações Preliminares</i>                            | <i>Apresentada uma declaração por cada uma das empresas consorciadas, assinada por seus representantes legais e pelo representante credenciado. É necessário o reconhecimento de firma do representante credenciado ou a utilização de certificado digital.</i>   |
| <i>Anexo 13 - Modelo de Declarações Preliminares para</i>                       | <i>Apresentada pela proponente que for comprovar habilitação técnica por meio de compromisso de contratação de assistente. Deve ser assinada pelo representante</i>   |



|  |   |
|--|---|
| <i>Assistência Técnica</i>   | <i>legal da empresa que prestará assistência, com firma reconhecida ou a utilização de certificado digital.</i>   |
| <i>Anexo 14 – Modelo de Declaração Formal de Expressa Submissão</i>  | <i>Apresentada apenas pelas empresas estrangeiras, assinada por seus representantes legais e pelo representante credenciado. É necessário o reconhecimento de firma do representante credenciado ou a utilização de certificado digital.</i>  |
| <i>Anexo 15 – Modelo de Declaração de Capacidade Financeira</i>  | <i>Apresentada uma declaração por cada uma das empresas consorciadas, assinada por seus representantes legais e pelo representante credenciado. É necessário o reconhecimento de firma do representante credenciado ou a utilização de certificado digital.</i>   |
| <i>Anexo 16 - Modelo de Carta Subscrita por Operador Aeroportuário</i>   | <i>Apresentada somente se o Operador Aeroportuário que conferir habilitação técnica à proponente não for a pessoa jurídica que opera diretamente o aeroporto que cumpre o requisito de qualificação.<br/>Deve ser assinada pelo representante legal da pessoa jurídica que opera diretamente o aeroporto, com firma reconhecida ou a utilização de certificado digital.</i> |
| <i>Anexo 17 – Termo de Compromisso de Constituição de SPE</i>  | <i>Assinado o Termo por todas as empresas integrantes do Consórcio, por meio de seus representantes legais. Não é necessária a assinatura dos representantes credenciados.</i>  |
| <i>Anexo 18 – Modelo de Declaração de Compromisso de Contratação de Assistência Técnica às Operações Aeroportuárias;</i> | <i>Apresentada pela proponente que for comprovar habilitação técnica por meio de compromisso de contratação de assistente. Deve ser assinada pelo representante credenciado e pelo representante legal da empresa que prestará assistência, com firma reconhecida ou a utilização de certificado digital.</i>   |
| <i>Anexo 19 – Requisitos Mínimos do Estatuto Social</i>  | <i>Dispõe sobre o conteúdo mínimo do estatuto social da Concessionária, a ser apresentado conforme o Capítulo 6 do Edital.</i>  |
| <i>Anexo 20 – Modelo de Declaração de Equivalência</i>   | <i>Apresentada apenas pelas empresas estrangeiras, assinada por seus representantes legais e pelo representante credenciado. É necessário o reconhecimento de firma do representante credenciado ou a utilização de certificado digital.</i>  |
| <i>Anexo 21 – Modelo de Declaração de Inexistência de Documento Equivalente</i>  | <i>Apresentada apenas pelas empresas estrangeiras, assinada por seus representantes legais e pelo representante credenciado. É necessário o reconhecimento de firma do representante credenciado ou a utilização de certificado digital.</i>  |
| <i>Anexo 22 – Lista de bens</i>  | <i>Indica os bens que serão transferidos à Concessionária ao final do Estágio 2 da Fase I-A.</i>  |

**Observações:**

1 - Nos documentos em que se exige assinatura de representante credenciado, bastará a assinatura de 01 (um) representante credenciado, ainda que o proponente tenha constituído 02 (dois) representantes credenciados.

2 – Todos os demais documentos deverão ser rubricados pelo Representante Credenciado.

**Tabela 2 - Instruções para proponentes estrangeiras em consórcio**

| <b>REQUISITO</b>   | <b>INSTRUÇÕES</b>  |
|--|--|
| <i>Representante Legal da Empresa Estrangeira</i>        | <i>Nomeado por meio de procuração que atenda ao disposto no item 3.9 do Edital. O modelo do Anexo 5 não é obrigatório, mas atende ao disposto no item 3.9.</i> |
| <i>Forma da procuração</i>                               | <i>Na língua do país de origem, devidamente consularizada, com tradução juramentada e registrada em cartório de registro de títulos e documentos.</i>          |
| <i>Declarações</i>                                       | <i>Assinadas em língua portuguesa, pelo representante legal da Proponente Estrangeira no Brasil, nomeado nos termos do item 3.9 do edital</i>                  |
| <i>Termo de Compromisso de Constituição de Consórcio</i> | <i>Deve ser assinado em português, pelo representante legal da Proponente Estrangeira no Brasil, nomeado nos termos do item 3.9 do edital.</i>                 |

*Observação: Em todas as situações de participação previstas no Edital, a pessoa jurídica estrangeira deverá, obrigatoriamente, constituir Representante Legal no Brasil, nos termos do item 3.9 do Edital.”*

6.26. Vale esclarecer que o documento não é inédito - as informações e tabelas acima apresentadas invariavelmente já comporiam a presente rodada de desestatização, a exemplo da anteriores, na forma de anexo da Ata de Esclarecimentos ao Edital, que integra o instrumento convocatório para todos os fins. O que se faz, agora, é tão somente antecipar-lhe a publicação, transformando-o em anexo do próprio edital, a fim de garantir que desde a publicação do instrumento convocatório os potenciais

licitantes possam conhecer as informações necessárias para adequado preenchimento e organização dos documentos do leilão. Assim, acreditou-se que trazê-lo como anexo ao edital imprimiria maior clareza ao instrumento desde a sua publicação.

6.27. Referida inclusão ensejou a renumeração do Anexo contendo a Minuta do Contrato de Concessão, de 23 pra 24, bem como a sua menção expressa menção no item 4.1 do Edital, já destacando a necessidade da observância de seu conteúdo, e remissões ao longo do Edital, nos itens 1.1.14 (definição de Contrato), 1.6 (lista de anexos), 4.23 (contribuição inicial mínima), 6.8 (celebração do Contrato) e 6.11 a 6.13 (disposições gerais do Contrato).

6.28. A segunda sugestão, também relacionada a mero esclarecimento, diz respeito a possibilidade de que seja admitida a apresentação de certidão simplificada também para comprovação dos poderes repassados a procuradores de Proponentes que sejam empresas brasileiras, e não apenas na hipótese de seus representantes legais estatutários ou administradores, tendo ensejado a alteração do item 4.6.1, e inclusão dos subitens 4.6.1.1 e 4.6.1.2.

| <b>Redação Original submetida à Consulta Pública</b>   | <b>Nova Redação</b>   |
|--|---|
| 4.6.1. No caso de Proponentes que sejam empresas brasileiras, mediante apresentação dos atos constitutivos e atas de eleição e/ou certidão simplificada, em se tratando de representantes legais estatutários ou administradores, e em se tratando de procuradores, instrumento de procuração que comprove poderes para praticar, em nome da Proponente, todos os atos referentes ao Leilão, incluindo os poderes de receber citação, representar a Proponente administrativa e judicialmente, fazer acordos e renunciar a direitos, exceto aqueles referidos no item 4.10, nos moldes do modelo constante do Anexo 3 - Modelo de Procuração, com firma reconhecida e acompanhado dos documentos que comprovem os poderes do(s) outorgante(s), conforme última alteração arquivada no registro empresarial ou civil competente | 4.6.1. No caso de Proponentes que sejam empresas brasileiras:<br>4.6.1.1. em se tratando de representantes legais estatutários ou administradores, mediante apresentação dos atos constitutivos e atas de eleição e/ou certidão simplificada; e<br>4.6.1.2. em se tratando de procuradores, instrumento de procuração que comprove poderes para praticar, em nome da Proponente, todos os atos referentes ao Leilão, incluindo os poderes de receber citação, representar a Proponente administrativa e judicialmente, fazer acordos e renunciar a direitos, exceto aqueles referidos no item 4.10, nos moldes do modelo constante do Anexo 3 - Modelo de Procuração, com firma reconhecida e acompanhado dos documentos que comprovem os poderes do(s) outorgante(s), conforme última alteração arquivada no registro empresarial ou civil competente, também admitida, nesse caso, certidão simplificada; |

6.29. Por fim, a última sugestão diz respeito ao item 5.4.3 do Edital que trata do meio de apresentação dos documentos, tendo sido proposta a exclusão da menção a CD e DVD, por se tratarem de tecnologias já ultrapassadas, inclusive os computadores portáteis mais modernos sequer possuem as respectivas unidades leitoras. Dessa forma, referida sugestão também foi acolhida, conforme nova redação abaixo.

| <b>Redação Original submetida à Consulta Pública</b>   | <b>Nova Redação</b>  |
|--|--|
| 5.4.3. Os documentos deverão ser apresentados também em meio eletrônico, por meio de CD, DVD ou “pen drive”, em formato conhecido sem restrição de acesso ou proteção de conteúdo, com teor idêntico ao da primeira via apresentada em meio físico, sendo certo que, caso exista divergência entre ambas, prevalecerão as informações apresentadas em meio físico. | 5.4.3. Os documentos deverão ser apresentados também em meio eletrônico, por meio “pen drive” ou tecnologia equivalente, em formato conhecido sem restrição de acesso ou proteção de conteúdo, com teor idêntico ao da primeira via apresentada em meio físico, sendo certo que, caso exista divergência entre ambas, prevalecerão as informações apresentadas em meio físico. |

6.30. Ademais, foram ajustados os subitens 4.13.1 e 4.13.3, para que apresentassem os novos valores de Garantia da Proposta, segundo a nova composição dos Blocos Aviação Geral e SP/MS/PA/MG, calculados a partir dos novos valores previstos, nas últimas diretrizes e estudos revisados, para os três futuros contratos, ensejando a correspondente alteração também dos subitens 4.23.1 e 4.23.3.

6.31. E ainda, como mera reprodução das novas diretrizes, foram ajustados os requisitos de habilitação técnica referentes a tais Blocos, tanto para proponentes isolados, como em consórcio, ou mediante contratação de assistência técnica, nos termos dos subitens 4.42.1, (i) e (iii) e 4.42.3, (i) e (iii).

6.32. Da mesma forma, foram ajustados os subitens: 6.2.2, (i) e (iii), referente ao pagamento dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental; 6.2.3, (i) e (ii), referente aos valores devidos à Infraero para custeio de programas de adequação de efetivo; 6.2.4.6, (i) e (iii), referente ao capital social mínimo da Concessionária; 6.2.4.7, (i) e (iii), referente ao compromisso de integralização mínima do capital social até a assinatura do Contrato; e 6.2.7, (i) e (iii), referente aos valores da garantia de execução contratual a ser contratada pelas futuras Concessionárias; todos para refletirem a nova composição dos Blocos, e já os novos valores previstos na diretriz (ou calculados com base nela), exceto no caso do subitem primeiramente citado neste parágrafo.

## **II. QUANTO À REGULAÇÃO ECONÔMICA**

6.33. Não foram realizados quaisquer ajustes de natureza material ou regulatória, mas tão somente a supressão da menção ao Aeroporto Santos Dumont em previsões contratuais relativas ao regramento tarifário e demais aspectos da regulação econômica, como os itens 4.4.3.1, 11.8 do Contrato, item 3.2 e subitem 3.2.1 de seu Anexo 04, e item 01 do Apêndice A do mesmo Anexo.

## **III. QUANTO À REGULAÇÃO DE INVESTIMENTOS E OBRAS E QUALIDADE DE SERVIÇO**

6.34. Afora os ajustes realizados nos Anexos 2 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) e 3 – Penalidades, por força da simples exclusão do Aeroporto Santos Dumont e suas obrigações e penalidades específicas, a presente versão do PEA conta com ajuste nas cláusulas que definem o prazo referente à Fase I-B para os Aeroportos de Jacarepaguá/RJ e Campo de Marte/SP.

6.35. Ocorre que a versão anterior dos documentos jurídicos continha uma omissão quanto a este ponto, sendo um erro formal corrigido na presente versão. Assim, apenas explicitou-se que o prazo da Fase I-B, conforme definido pela SAC/Minfra, por meio das diretrizes de política pública, para os aeroportos em comento é de 36 (trinta e seis) meses, conforme verifica-se nos itens 7.1 e 7.1 do Anexo 2

6.36. Ademais, ainda no PEA, visando clarificar a aplicabilidade das obrigações contratuais referentes ao Serviço de Salvamento e Combate, também dos aeroportos de Jacarepaguá e Campo de Marte, optou-se explicitar que se trata de obrigação contínua ao longo de todo o contrato de concessão, conforme sugerido pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), por meio da Nota Técnica nº 2/2021/GCOP/SIA (6184749), como verifica-se nos itens 7.1.4 e 7.2.4.

## **IV. QUANTO À REGULAÇÃO DE INFORMAÇÕES E CONTABILIDADE**

6.37. Foi realizado ajuste quanto ao devido prazo para integralização do capital social no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando o aumento da fase I-B, anteriormente estabelecido nas diretrizes complementares apresentadas no Ofício n. 1340/2021/GAB-SAC/SAC (6547214), como verifica-se no item 3.1.58 do Contrato de Concessão. E também, os valores de subscrição e integralização de capital social foram ajustados conforme a nova organização dos aeroportos em blocos.

6.38. Ademais, considerando a publicação da Resolução ANAC n. 661/2022, a seção do contrato que trata do controle patrimonial – Seção II do Capítulo XIV – Dos Bens da Concessão – foi simplificada, e a Seção III – Do Desfazimento dos Bens da Concessão (do mesmo Capítulo XIV) foi suprimida, explicitando a obrigatoriedade de cumprimento dos dispositivos da nova regulamentação.

## **7. CONCLUSÃO**

7.1. Dadas as diretrizes e determinações de política de governo, e observadas as considerações expostas ao longo da presente nota técnica, os autos encontram-se, s.m.j., adequadamente instruídos com as minutas de documentos jurídicos que informam um projeto dessa natureza e têm as suas premissas lastreadas em aspectos de política de governo – notadamente as novas diretrizes decorrentes da retirada do Aeroporto Santos Dumont da presente rodada de concessões, ensejando o reagrupamento dos Blocos – e técnicos que embasaram a modelagem de referência e revisitados na ocasião.

7.2. Entende-se, assim, que as etapas processuais devidas foram regularmente observadas, permitindo-se concluir que o feito teve a tramitação regular à espécie. Assim, tendo em vistas as

atribuições regimentalmente conferidas a esta Superintendência, submete-se o feito à apreciação da d. Procuradoria Federal junto à ANAC, quanto ao exercício do controle interno da legalidade administrativa, em especial, a regularidade jurídica dos documentos que informam e norteiam o processo de concessão em tela.

7.3. Registre-se, por oportuno, que para além do fluxo ordinário do processo no âmbito do Governo Federal, estão também atendidas as condições estipuladas pelo artigo 3º da Instrução Normativa TCU n. 81, de 25 de junho de 2018, que estipula os documentos e informações que deverão ser disponibilizados ao Tribunal de Contas para realização do acompanhamento da desestatização, previamente à publicação do correspondente edital, motivo pelo qual todos os ajustes ora realizados serão devidamente informados e encaminhados àquela Corte de Contas.

7.4. À consideração superior.

\*\*\*\*

7.5. Aprovo a Nota Técnica. À Procuradoria Federal junto à ANAC, para controle de legalidade dos documentos jurídicos de leilão para concessão dos aeroportos de Campo de Marte - São Paulo/SP e Jacarepaguá - Rio de Janeiro/RJ, formando o Bloco Aviação Geral; Belém/PA e Macapá/AP, formando o Bloco Norte II; e Congonhas - São Paulo/SP, Campo Grande/MS, Corumbá/MS, Ponta Porã/MS, Marabá/PA, Parauapebas/PA, Santarém/PA, Altamira/PA, Uberlândia/MG, Montes Claros/MG e Uberaba/MG, formando o Bloco SP/MS/PA/MG.

**Bruno Lima e Silva Falcão**

Superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos substituto

[1] “É obrigatória a admissão da adjudicação por item e não por preço global, nos editais das licitações para a contratação de obras, serviços, compras e alienações, cujo objeto seja divisível, desde que não haja prejuízo para o conjunto ou complexo ou perda de economia de escala, tendo em vista o objetivo de propiciar a ampla participação de licitantes que, embora não dispondo de capacidade para a execução, fornecimento ou aquisição da totalidade do objeto, possam fazê-lo com relação a itens ou unidades autônomas, devendo as exigências de habilitação adequar-se a essa divisibilidade.”



Documento assinado eletronicamente por **Luisa Guimaraes Pinto Pinheiro, Coordenador(a) de Outorgas e Projetos Especiais**, em 18/02/2022, às 16:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jacqueline de Azevedo Silva, Gerente Outorgas de Infraestrutura Aeroportuária**, em 18/02/2022, às 16:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Viviane Franco Moser, Gerente, Substituto(a)**, em 18/02/2022, às 16:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Mariana de Souza Lima, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 18/02/2022, às 16:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Felipe de Miranda Cardoso, Gerente Técnico de Assessoramento**, em 18/02/2022, às 16:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

Documento assinado eletronicamente por **Juliana Salim Faria Dantas, Gerente de Investimentos**,



**Obras e Qualidade de Serviços**, em 18/02/2022, às 16:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **Caio Cesar Moreira do Livramento, Gerente Técnico**, em 18/02/2022, às 16:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Lima e Silva Falcão, Superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos, Substituto(a)**, em 18/02/2022, às 16:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6842411** e o código CRC **BCCAB212**.

---

Referência: Processo nº 00058.045189/2021-37

SEI nº 6842411

Criado por [luisa.pinheiro](#), versão 7 por [luisa.pinheiro](#) em 18/02/2022 15:06:22.