

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 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 e tamiscapato@gmail.com, comparecem respeitosamente perante Vossa Excelência, com base no art. 41, §§ 1º e 2º, da Lei nº 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 ALESP¹ e pela Câmara de Vereadores do Município de São Paulo². 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 ruido 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.³ 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 previsse, 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 aéreos⁴, 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):

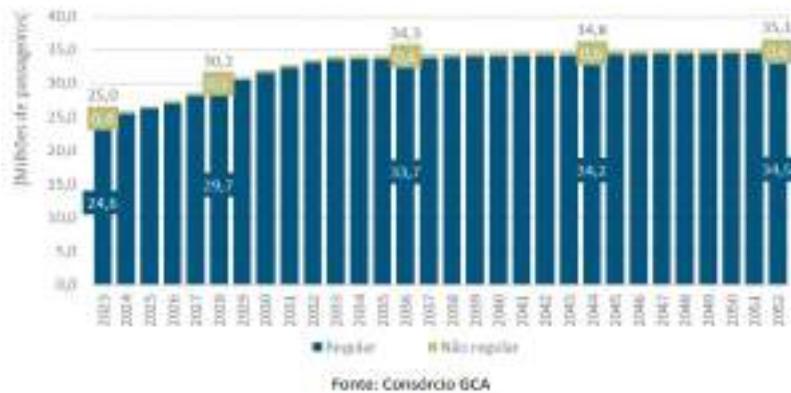
⁴ Associação ligada a vítimas de acidentes aéreos critica voos extras em Congonhas. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/associacao-ligada-a-vitimas-de-acidentes-aereos-critica-voos-extras-em-congonhas/>. Acesso em: 12/07/2022.



17. Atualmente, a Declaração de Capacidade do Aeroporto de Congonhas prevê a realização de 32 movimentos (voos) por hora.⁵ 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



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).

⁵ Disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/slot/aeroportos/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 08.06.2022⁶, o Secretário Nacional de Aviação Civil afirmou que o licenciamento ocorreria apenas ao longo dos três primeiros anos da concessão.⁷ 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 sacrificuem 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 Multiaeroportos 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 concessões⁸.

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:

Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana	Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental
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

8 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 Aerooviária

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

57. O art. 262 da Lei Municipal nº 16.050/2014 determinou que, para planejar e organizar o Sistema de Infraestrutura Aerooviária do Município de São Paulo, deveria ser elaborado, de forma participativa, um Plano de Transporte e de Infraestrutura Aerooviária, 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 se omite 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).⁹

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,

⁹ Disponível em: 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 MMCB 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 48 - Parâmetros de incomodidade por zona

ZONA	Tipo de zona	Zona	Nível Crítico de Avaliação (NCA) para ambiente externo dB(A)		
			(c) (d) (f)		
			Emissão de ruído das 7h às 19h	Emissão de ruído das 19h às 22h	Emissão de ruído das 22h às 7h
TRANSFORMAÇÃO	ZEU	ZEU	50	45	40
		ZEU _{Pa}			
		ZEU _{Pr}			
	ZEM	ZEU			
		ZEU _P			
		ZEM	60	55	50
LIFRAÇÃO	ZCOR	ZC _a	50	45	40
		ZC	60	55	50
		ZCOR-1	50	45	40
		ZCOR-2	55	50	45
	ZM	ZCOR-3	50	45	40
		ZM _a	60	55	50
		ZM _b	60	55	50
		ZM _{Pa}	60	55	50
	ZPR	ZM _{Pr}	50	45	40
		ZER-1			
		ZER-2	50	45	40
		ZER _a			
PRESERVAÇÃO	ZPDS	ZPDS	50	45	40
		ZPDS _a			
	ZEPAM	ZEPAM _a	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).¹¹

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/zoneamento>. Acesso em 26/06/2022.

da INFRAERO de desapropriação dos imóveis não considerou a singularidade da situação de cada sítio aeroportuário, imponto medidas que, além de onerosas e inexequíveis, 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 – Antônio Carlos Jobim (SBCG), 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.¹²

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

12 FREITAS, Juarez. *Sustentabilidade: direito ao futuro*. 4^a 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.¹³

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 intervencional estatal para produzir resultados mais amplos do que o simples apropriação de bens e serviços necessários à satisfação das necessidades dos entes estatais.¹⁴

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.¹⁵

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.¹⁶

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 rellicitação e o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos já opinou pela qualificação daquela outorga para fins de rellicitação, 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 denisebdefim@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 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.

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 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, 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 joaomaradei@joaomaradei.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 e Tamara Fatima Heymann Capato, casada, advogada, inscrita na OAB/ SP sob o número 285.828, com endereço eletrônico 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 JARDINS*

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 75.189.459-00, endereço eletrônico marcelotorresde@gmail.com, domiciliada a rua Afonso de Freitas, 321, apt43, 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 e Tamara Fatima Heymann Capato, casada, advogada, inscrita na OAB/ SP sob o número 285.828, com endereço eletrônico 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

Marcelo Torre de Oliveira
Presidenta da Associação Viva Paraíso

Procuração Ad judicia

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 Luzitânia, São Paulo, CEP: 04032-000, endereço eletrônico 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 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 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 judicia

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, 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 por sua presidente Simone de Borba Oliveira Boacnin, brasileira, casada, Fonoaudióloga, CPF:118.412.048-03, com endereço na avenida Jurucê, nº 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 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 ressalvar 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 precípua 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

FA10FF9AB8DD461...

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 - Brazil

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- Heliportos 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 N°155/2007**
- 8.4- Ofício InfraeroCF N° 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 Defenda São Paulo MDSP-COM-005/07**
- 8.8- Ofício ANAC N° 26/SDIE - 2007**
- 8.9- Relatório Parcial Grupo de Estudos em Ruido Aeroportuário GERA/LAVI/COPPE /UFRJ**
- 8.10- Ofício GTI - Propostas Preliminares SISCEAB**
- 8.11- Apresentação ANAC/SIE/CGIT Área de Segurança - Pistas**
- 8.12- Minuta de Projeto de Lei - Heliportos - heliportos SEMPLA**
- 8.13- Ofício Movimento Defenda São Paulo MDSP 001/07**
- 8.14- Ofício Movimento Defenda São Paulo MDSP 008/07**
- 8.15- Ofício Movimento Defenda São Paulo MDSP 029/07**



REQUERIMENTOS

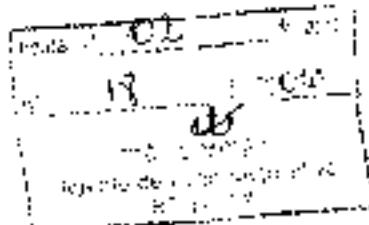
06 - TFP
10/09/2005

Requer a constituição de Comissão de Estudos, com base no artigo 89 inciso III o Regimente Interno, para atingir os problemas relacionados ao Aeroporto de Congonhas, quanto a sobrecarga do Tráfego Aéreo, à Poluição Sonora e da Ar, manutenção das pistas, a construção da 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 à deficiência de recursos humanos para o setor de controle de voo, conforme matérias apressadas, acarretaram inúmeros atrasos, em quase todos os aeroportos do país, bem como o cancelamento de muitos vôos, deixando os passageiros por horas, mordendo-as, dias e noites, pelo saguão dos aeroportos. E essa situação se refletiu de forma mais intensa em Congonhas, face ao número de vôos que esse aeroporto opera. Segundo dados são cerca de 600 pouso e decolagens por dia. No ano passado foram 228 mil vôos 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.



ÂMARA 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 integração a cidade de São Paulo e seus moradores.

Ante o exposto, requeiro com fundamento no art.89, III do Regimento Interno desta Casa, a constituição de Comissão de Estudos, composta por (cinco) membros e duração de 60 dias, para averiguação e apuração 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

Assinatura

X

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

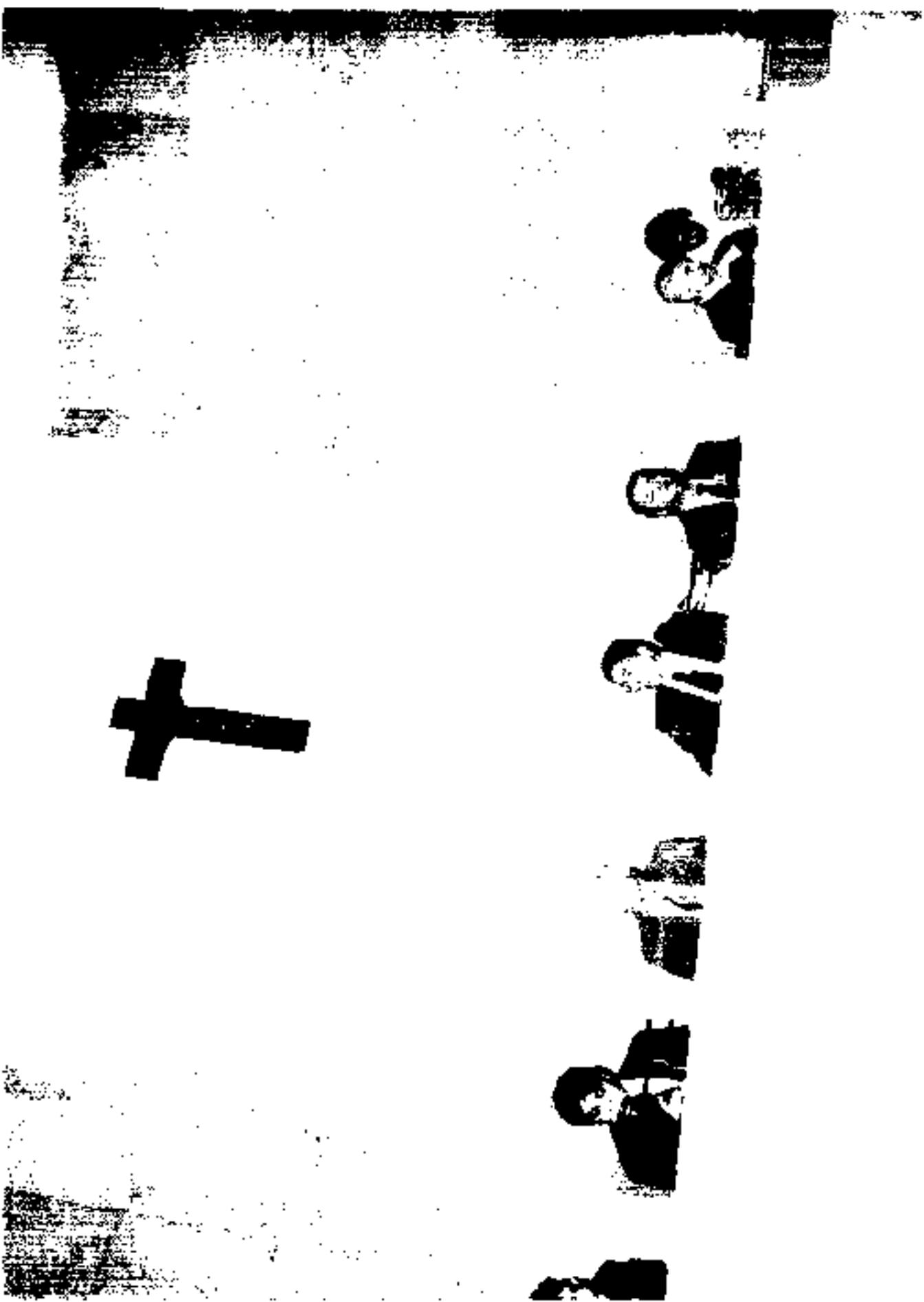
Conforme previsto no parágrafo 2º do artigo 99 daquele Regimento, a Comissão teve prazo de funcionamento de sessenta dias, com sobretempo do prazo de tramitação. Neste período foram realizadas reuniões públicas da Comissão, onde foram ouvidos técnicos, representantes de entidades e autoridades convidadas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

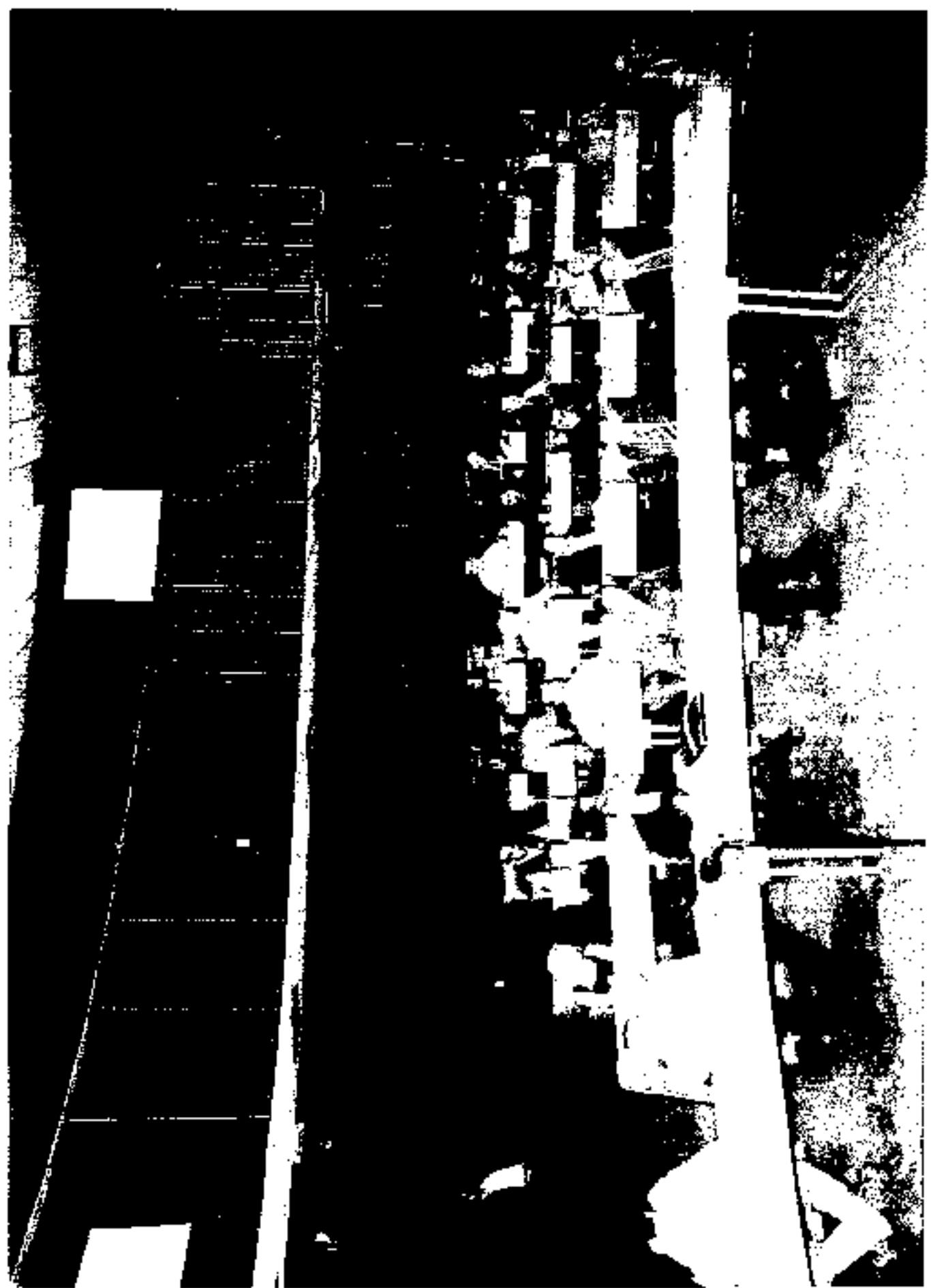
Todo o processo correu com a devida publicidade e transparência, garantindo o direito amplo de participação e manifestação de todos interessados.

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 inicio 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 pouso e decolagens no ano de 2006. Para tanto, Congonhas conta com duas pistas, uma principal medindo 1.940m por 45m, a 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 Vôo 1907 da Gol em setembro de 2006 e a consequente 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/marcato/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 aeroplano 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 espião 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 voo 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 Lécoére (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 Iguassu (dissolvida em 1939) e a VASP, e em 1934 a Luftschiffbau 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 infra-estrutura 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 sobressai: "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 bellíssimas 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 m². 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 fota 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 Emano 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 tornava-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 dominguero das famílias, que iam ver os poucos 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 infra-estrutura 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 interim, 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 inicio 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 frequentou 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 polo 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 (suspenso 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, anunciaava 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 incluiram 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 poucos 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 poucos 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 voos (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 consequências 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 Antônio, 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 metrorviária 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 – PREF, 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 permanecem 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 transparéncia 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 transparéncia 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 consequente 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 consequentes 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 eseguranças, 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, dispendo 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, freqüências, 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 imbróglio 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 Emirades, 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 aerooviária 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 adequado 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 pouso 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, instituam 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 pra 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 empoçamentos 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.

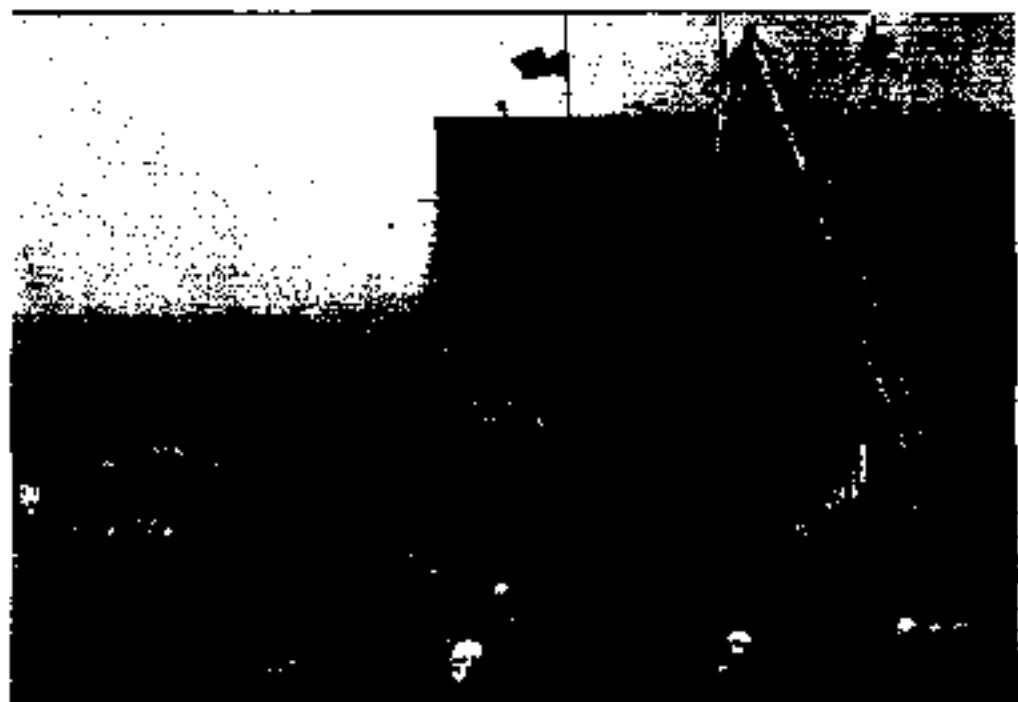
No caso do voo 3054 somam-se dois aspectos assombrosos: morte de todos os ocupantes da aeronave e de pessoas em terra.

ACIDENTE COM AVIÃO BOEING-737 GOL



O Jato Legacy apresentou avaria na cauda esquerda, que foi perfurada 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 contribuiram 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 mancha 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 instituísse 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.

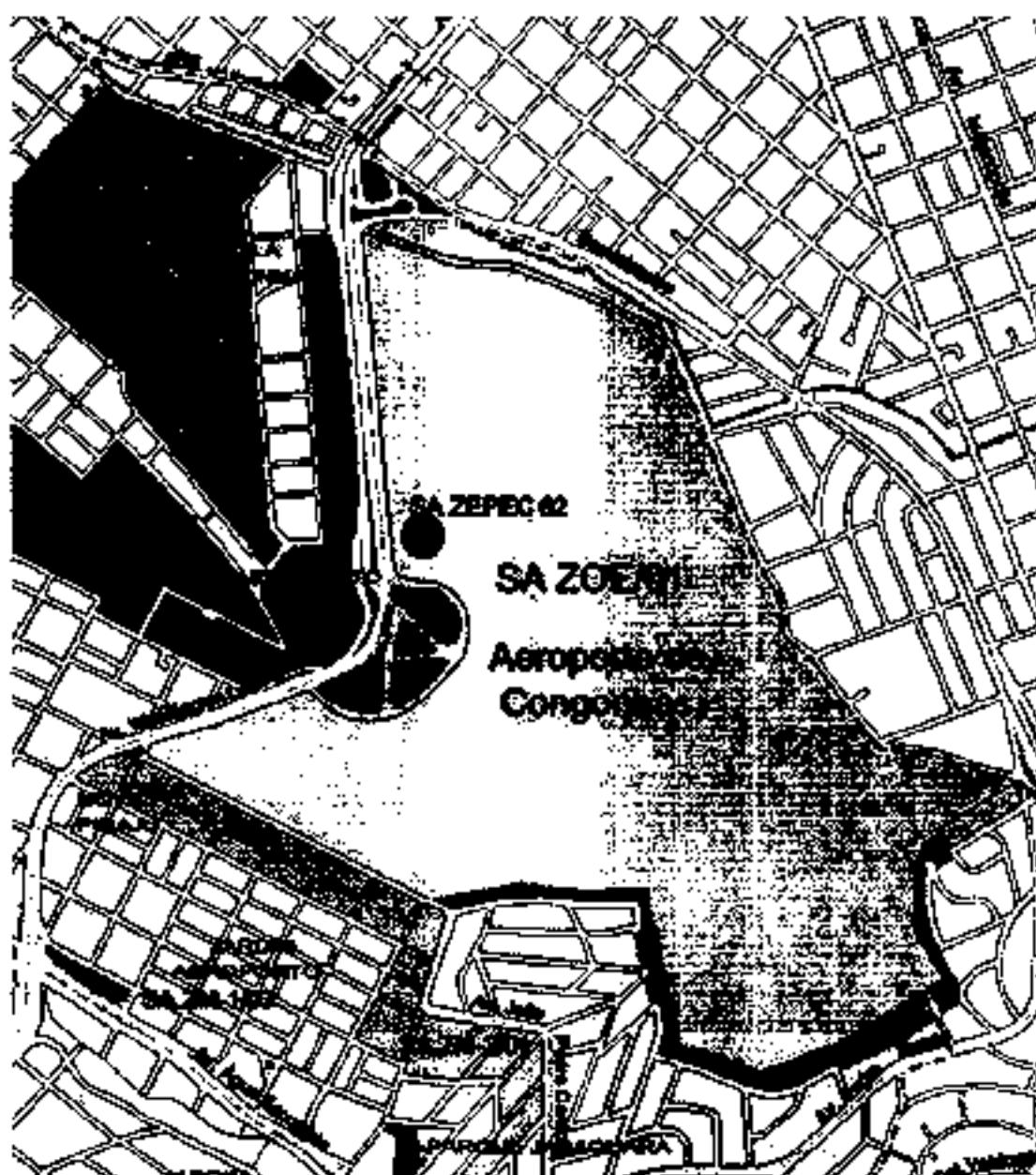
Talvez a mais premente delas seja a inexistência de um EIA-RIMA para Congonhas e a devida Licença Ambiental e definição e implementação das medidas mitigadoras e compensatórias, especialmente relativas aos ruidos

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 consequente 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 Helióportos

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 Pellegrini



O PIONEIRO HELICENTRO ABERTO
EM 1994

Foto: Renato Chedi



O HELICÓDIADE, NO JAGUARI.



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

Foto: Heitor Reis



140 AVIÃOES

Foto:
Veja São Paulo 04/12/2002

Carsten

SEMPPLA 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 restrinvidas 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 Vôo de São Paulo tenham imposto altitudes maiores de sobrevôo em várias rotas que passam pela Cidade, resta ainda o sério problema de ruidos 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 aérea é 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 impõe 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 Vizinhança dos helipontos. Estes estudos e suas respectivas licenças deverão ser exigidos inclusive dos equipamentos regulares já instalados.

* SEMPLA deverá informar imediatamente a relação dos heliportos e helipontos 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 vôo 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"

(vôo 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" (vôo 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 incerte 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 os 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 pouso 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 Cecy.

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 rodoviária 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, imparcialidade 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 vôo, 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 freqüências 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 Aerooviário 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 N° 16/07 -CONAC

I. FIXA DIRETRIZES À ANAC:

1.1 - Imediato:

1.1.1 executar todas as medidas e procedimentos, de sua responsabilidade, em coordenação com o Departamento Aerooviário do Estado de São Paulo – DAEESP, 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 Aerooviário 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 inicio 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 DRCEA 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 N° 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 incluiram 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.



FOLEIA DE S.PAULO

CONGONHAS Saiu de "Hub" para "Starport"

Governo recua sobre restrições em aeroporto

Congonhas*

- » Volta a ser "Hub" (autorizado para conexões e escala)
- » 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 86 aeronaves**
 - » Reconfiguração interna***
- * 1º sem de 16 de maio de 2008
** 1º sem de 2009

VALOREM 2007

» 2007: Fala-se ainda a diminuição de 30% a 40% do movimento em Congonhas

30.04.2007 - [Aeroporto de Congonhas tem 30% de queda no movimento](#)

» A transferência de 21.297 voos

entre Congonhas e Guarulhos é de

parte do Italo aéreo para Jundiaí

» Congonhas será usado para

voos com duração máxima de 2

horas e para 11 destinos

» 14.05: Cinco dias após

anunciar que Viracopos receberia

voos com o fechamento de pista

de Cumbica para obras, Jobim diz

que não haverá a transferência

» 20.05: Regra de uso de

Congonhas deixa de ser de voos

de no máximo 2 horas para

destinos com até 1.000 km

» 06.06: 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 88 para 110

Foto: Reprodução da Folha de São Paulo

NOVAVAS ATRASADAS

Após seis meses no Ministério da Defesa, Jobim enfrenta pior momento no campo

Novas atrasadas	Cancella de atrasadas	Novas atrasadas	Cancella de atrasadas	Novas atrasadas	Cancella de atrasadas
Novo avião	<input checked="" type="checkbox"/>	Novo avião	<input checked="" type="checkbox"/>	Novo avião	<input checked="" type="checkbox"/>
Técnicos para achar o avião desaparecido, não conseguiu forjar a própria idéia de onde Zumbado e Salvador tinham ido de preparar mapas para o caso	Seguir em círculo mobiliza sua intelecto na solução de cada desafio que não realizam mobilizam suas múltiplos	Praticamente para dentro do Brasil, só que seu área o Camarão a enquanto acreditava que daria a aeroporto mobilizam de aeroporto por todos os sentidos	Rebater o desafio dos passageiros foi a baixa "corda" a Avianca, mas a M&B continua em corda puxada	Praticamente para dentro do Brasil, só que seu área o Camarão a enquanto acreditava que daria a aeroporto mobilizam de aeroporto por todos os sentidos	Rebater o desafio dos passageiros foi a baixa "corda" a Avianca, mas a M&B continua em corda puxada
Avião de passageiros	<input checked="" type="checkbox"/>	Avião de passageiros	<input checked="" type="checkbox"/>	Avião de passageiros	<input checked="" type="checkbox"/>
Assinatura de desacordos com o governo e levar de matar fome de suspensão temporária de voos de militares	Assinatura de desacordos com o governo e levar de matar fome de suspensão temporária de voos de militares	Assinatura de desacordos com o governo e levar de matar fome de suspensão temporária de voos de militares	Assinatura de desacordos com o governo e levar de matar fome de suspensão temporária de voos de militares	Assinatura de desacordos com o governo e levar de matar fome de suspensão temporária de voos de militares	Assinatura de desacordos com o governo e levar de matar fome de suspensão temporária de voos de militares

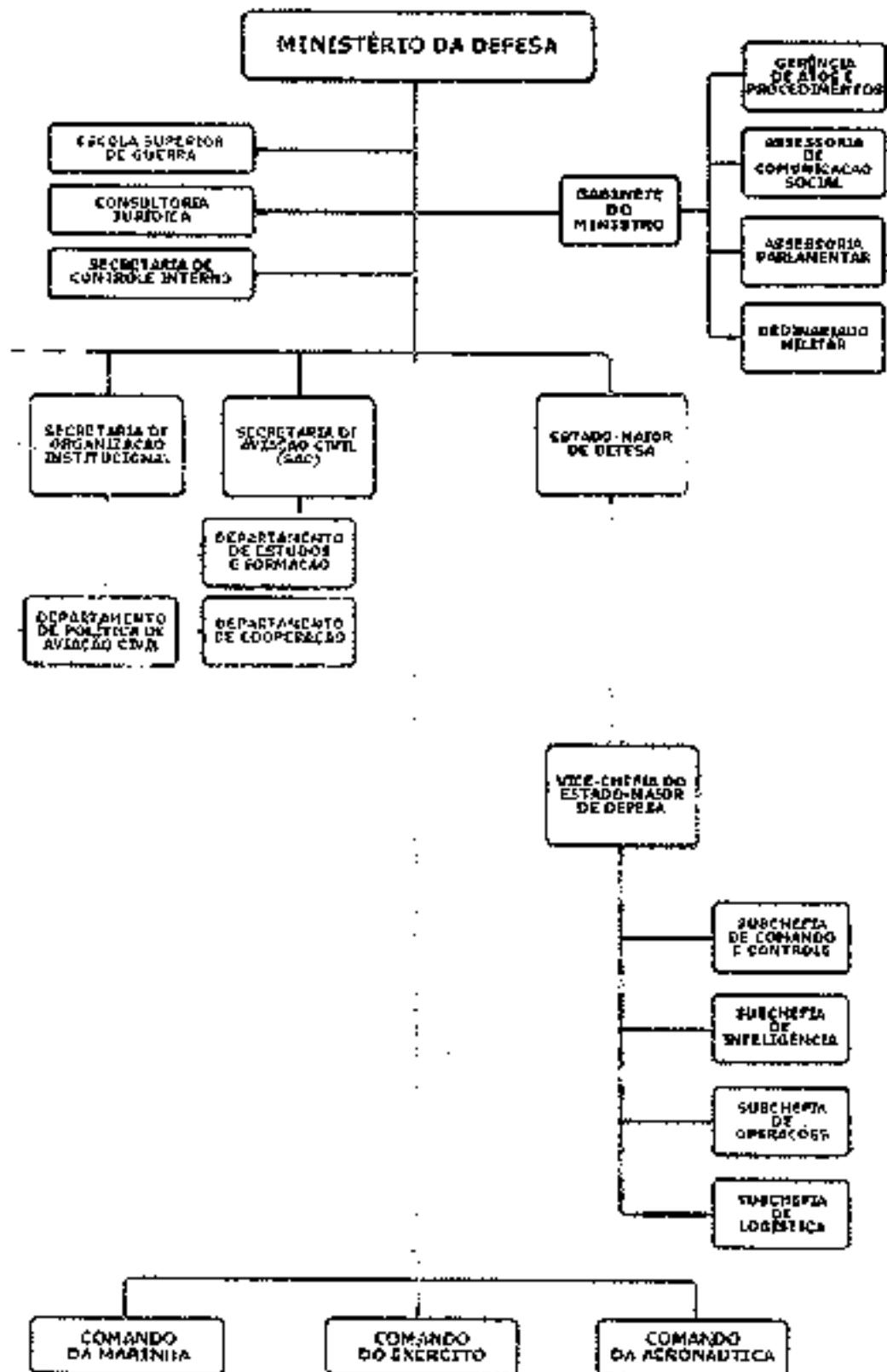


ANÁLISE

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

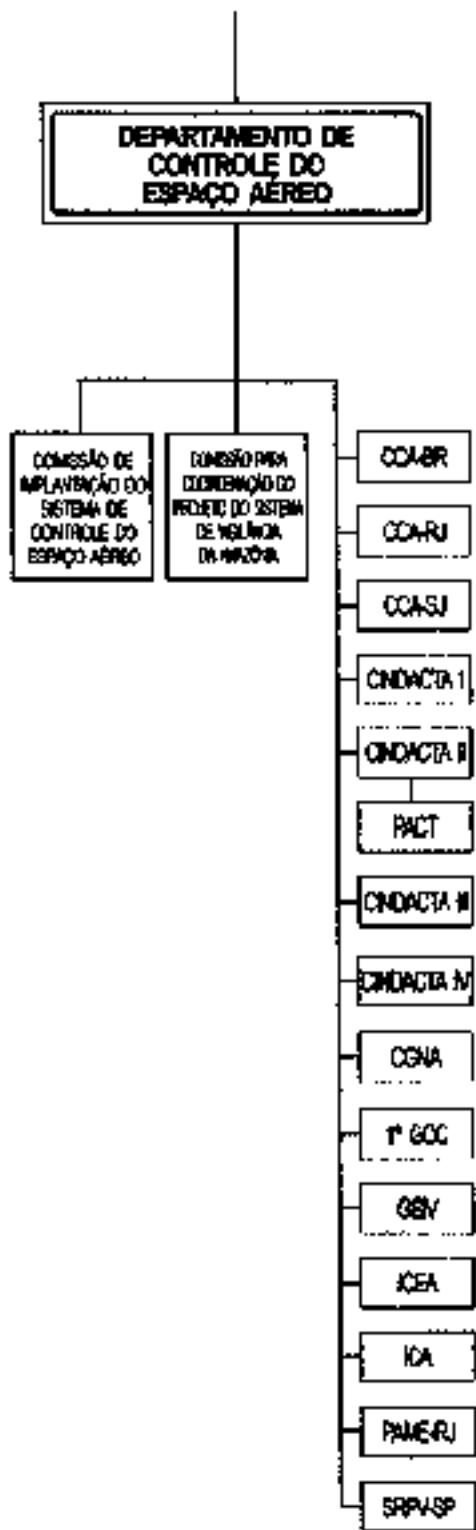
Ministério da Defesa

(61) 3312-4070/4071

www.defesa.gov.br

[Fechar](#)

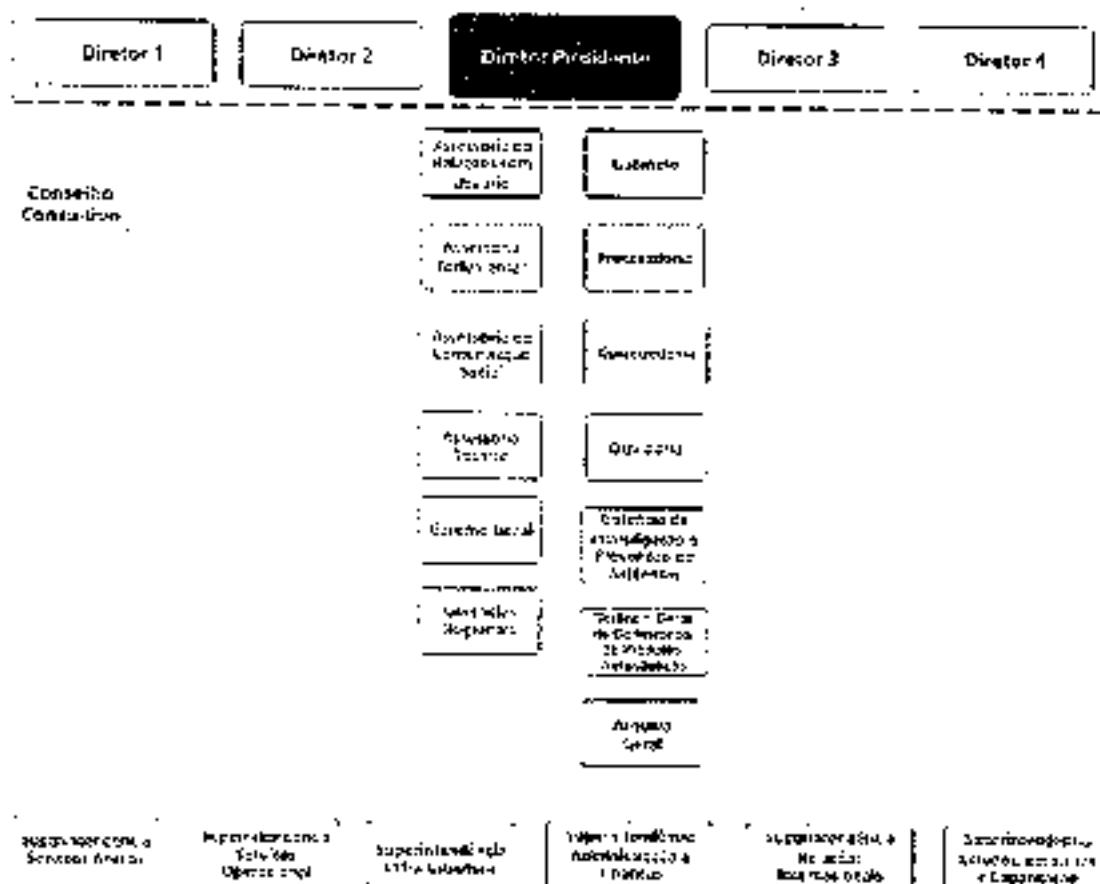
DECEA - DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
DEPARTAMENTO SUBORDINADO AO COMANDO DA AERONÁUTICA



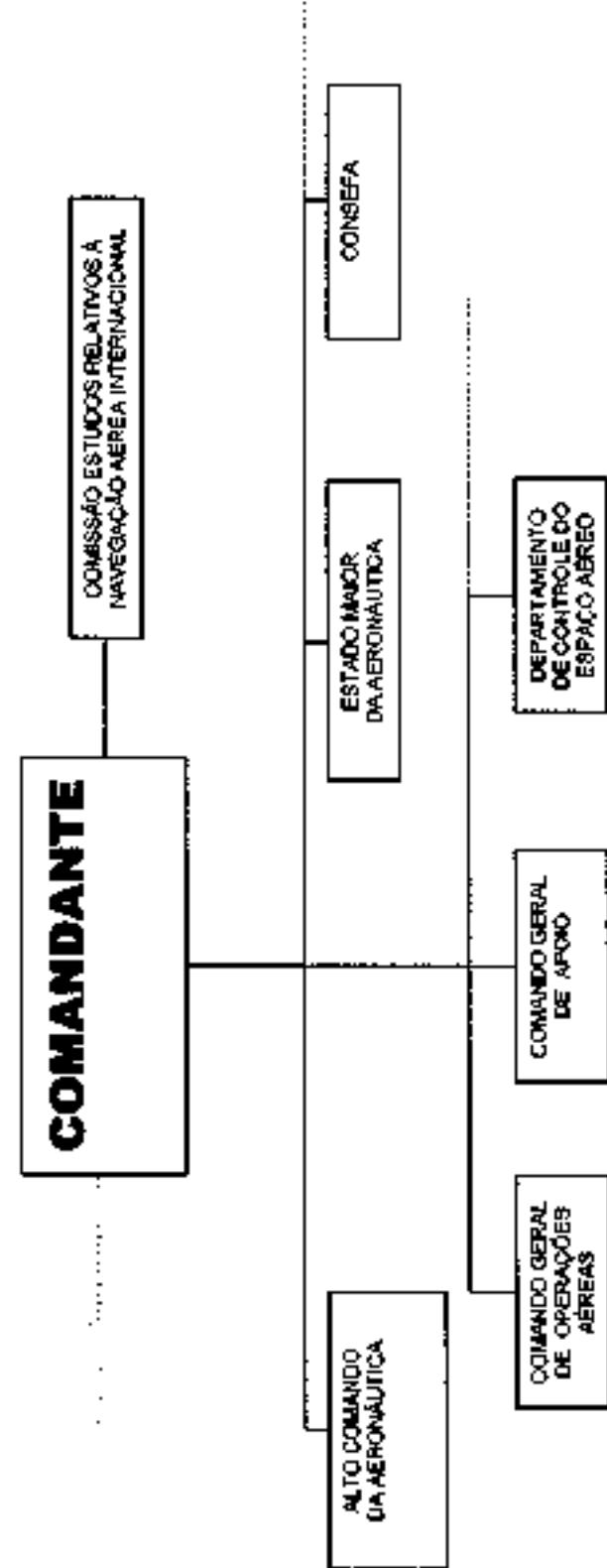
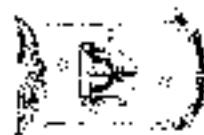
ANAC - AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

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 SITIO 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: 2^a

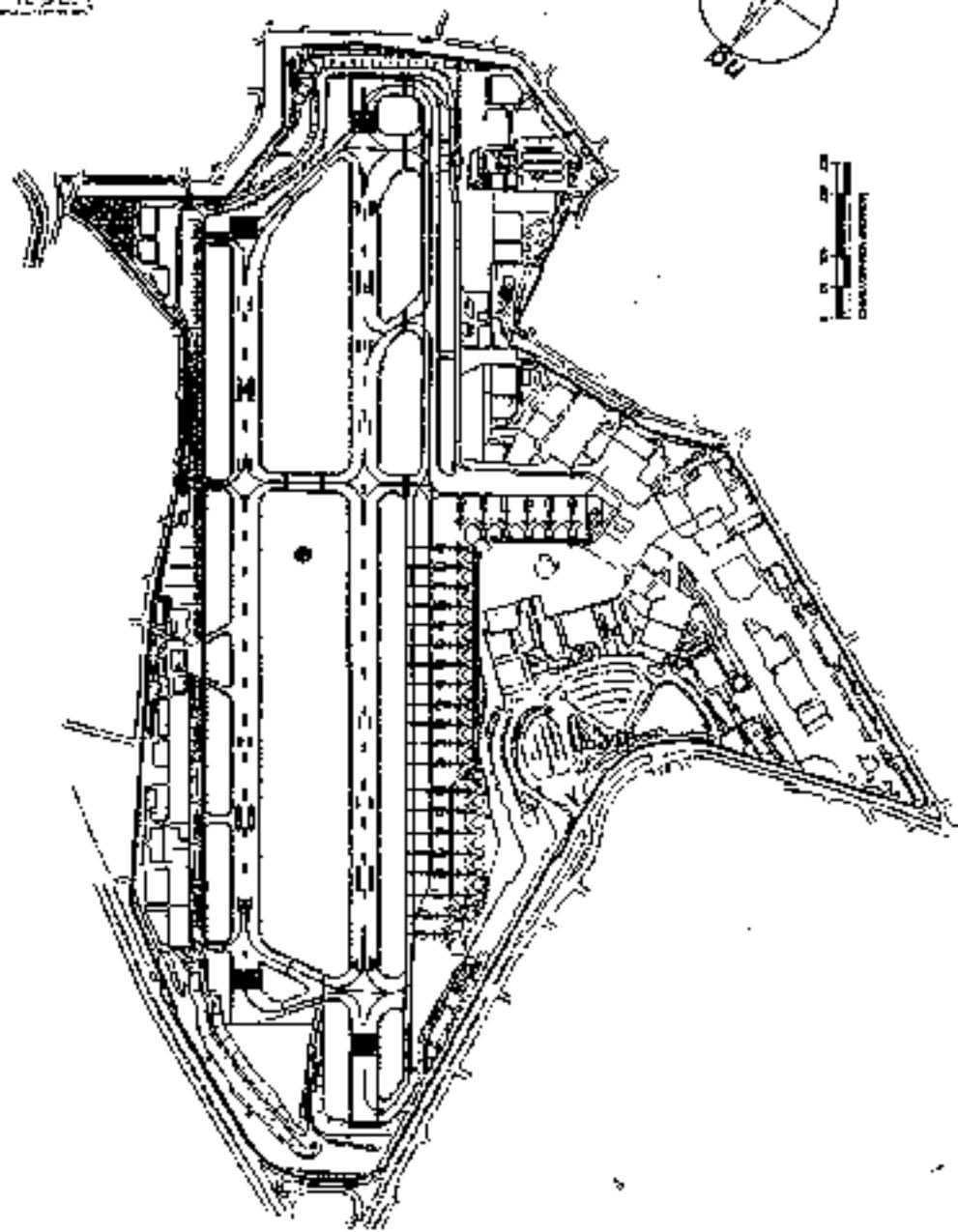
5.2 Situação Patrimonial

A área patrimonial do Aeroporto Internacional de Congonhas São Paulo/SP é de 1.647.940,57 m², 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).

Rep. 40-0012
Vestibulum C. Ulfhake
77-10500-17-1666
Forsman, S. S.



NAME	ADDRESS	TELEGRAM	TELEPHONE	TELETYPE	TELEFAX
DR. J. R. BROWN	12345 BROWN ST. NEW YORK, NY 10001	DR. BROWN	212-555-1234	1234567890	1234567890
DR. J. R. BROWN	12345 BROWN ST. NEW YORK, NY 10001	DR. BROWN	212-555-1234	1234567890	1234567890
DR. J. R. BROWN	12345 BROWN ST. NEW YORK, NY 10001	DR. BROWN	212-555-1234	1234567890	1234567890
DR. J. R. BROWN	12345 BROWN ST. NEW YORK, NY 10001	DR. BROWN	212-555-1234	1234567890	1234567890

Estimated 11. Status for [Total] [Total] = [Total] [Total]

LEGENDA

ANNA MARIA HABERMAS, *THEORY AND PRACTICE IN THE POLITICAL* (1990).

- 10 -

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 m² e a área ocupada pelo DCPV é de 18.964,00 m², 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/decolagem, 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/GM6 de 4 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. Aéreas, e
- Sistema de Infra-estrutura Básica.

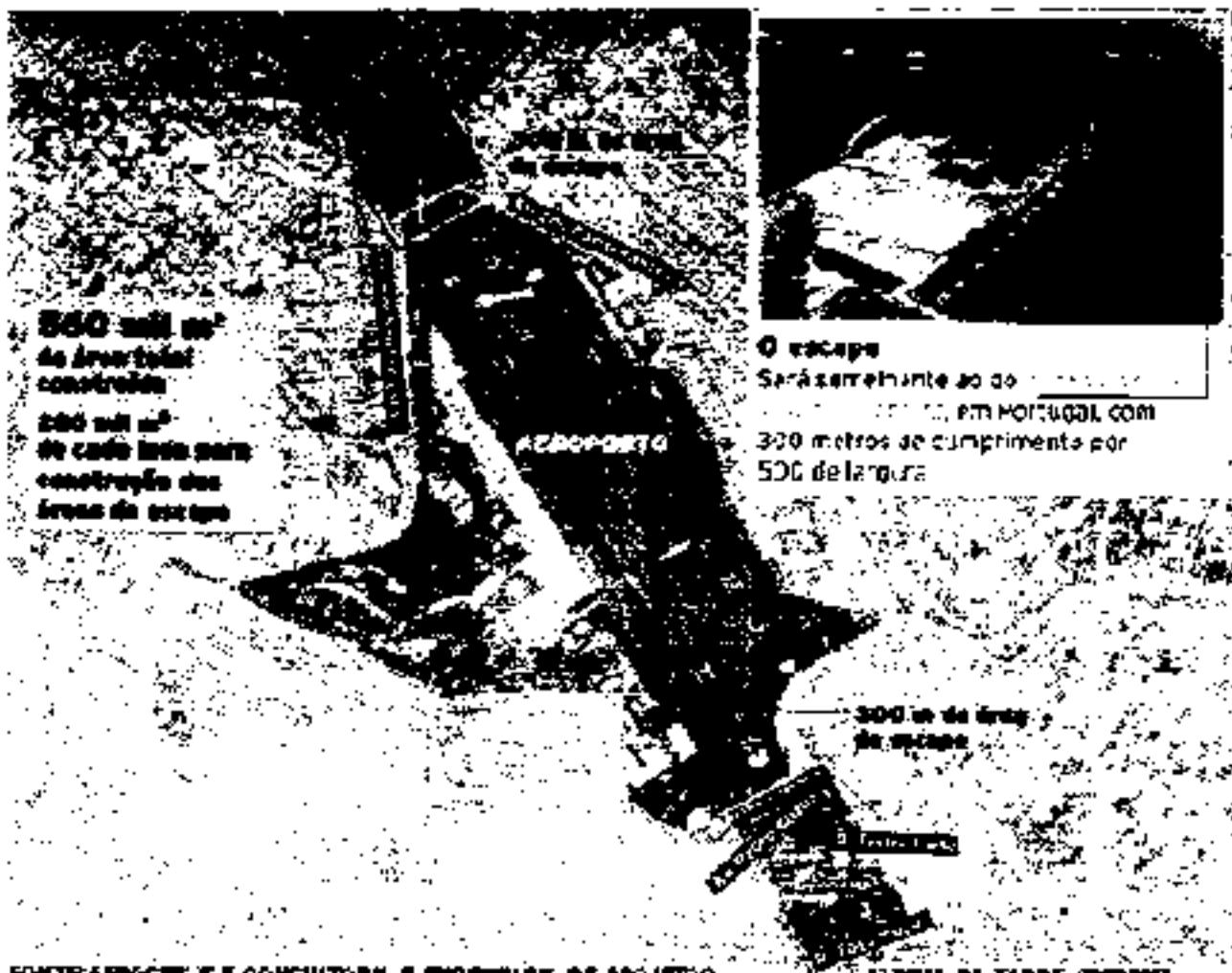
Área Secundária

- 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 PREVÉ A CONSTRUÇÃO DE ÁREAS DE ESCAPE NAS DUAS CABECEIRAS DA PISTA: NA REGIÃO DO JABAQUARA E NO LADO OPOSTO DE MOEMA.



FONTE: ARQSCENE E CONSULTORIA E INGENIERIE DE PROJETOS

JORNAL DA TARDE 02/02/2007

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

LEIPZIG - ALEMANHA

CHIPHOL - HOLANDA

TACOMA, HOUSTON, NOVA YORK - EUA

BEIJING - CHINA



LEIPZIG-HALLE INTERNATIONAL AIRPORT - GERMANY



NEDERLAND - AMSTERDAM

AEROPORTO
DE SCHIPHOL





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:

- **Piano 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 Pálio 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 Aerosservice

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 26 de julho de 2.000. 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 - 1.939 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 U 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 trapezio, em rampa de 1/50.
- Base menor do trapezio justaposta à Faixa de Pista 17R/35L, afastada 60 m da cabeceira 17R a de mesma altitude dessa – 788 m
- Base maior do trapezio afastada 3.800 m da base menor com um desnível de 62 m em relação a elevação do Aeródromo – 802 m.
- Lateral do Trapézio têm abertura angular de 9° em relação ao eixo da Pista a partir das extremidades da base menor justapõe-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 9º 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 9º 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 9º 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, eslando 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, eslando 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, eslando seus limites internos justapostos ao lado nordeste da Faixa de Pista 17 L/35 R, e as Áreas de Aproximação 17L e 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 caudas 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" fare 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 da asa ultrapassam a superfície livre de obstáculos, restrinindo, 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 166 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.



AEROPORTO INTERNAZIONALE FONTE ALESSIO PIANO PIANO ESPECIALE DI ZONA DI PROTEZIONE

800-840-8400 | www.earthquakes.com | info@earthquakes.com



5.5.2 Plano Específico de Zoneamento de Ruido (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 Ruido (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 como objetivo gerenciar e dar suporte às situações de emergência aeronáutica.

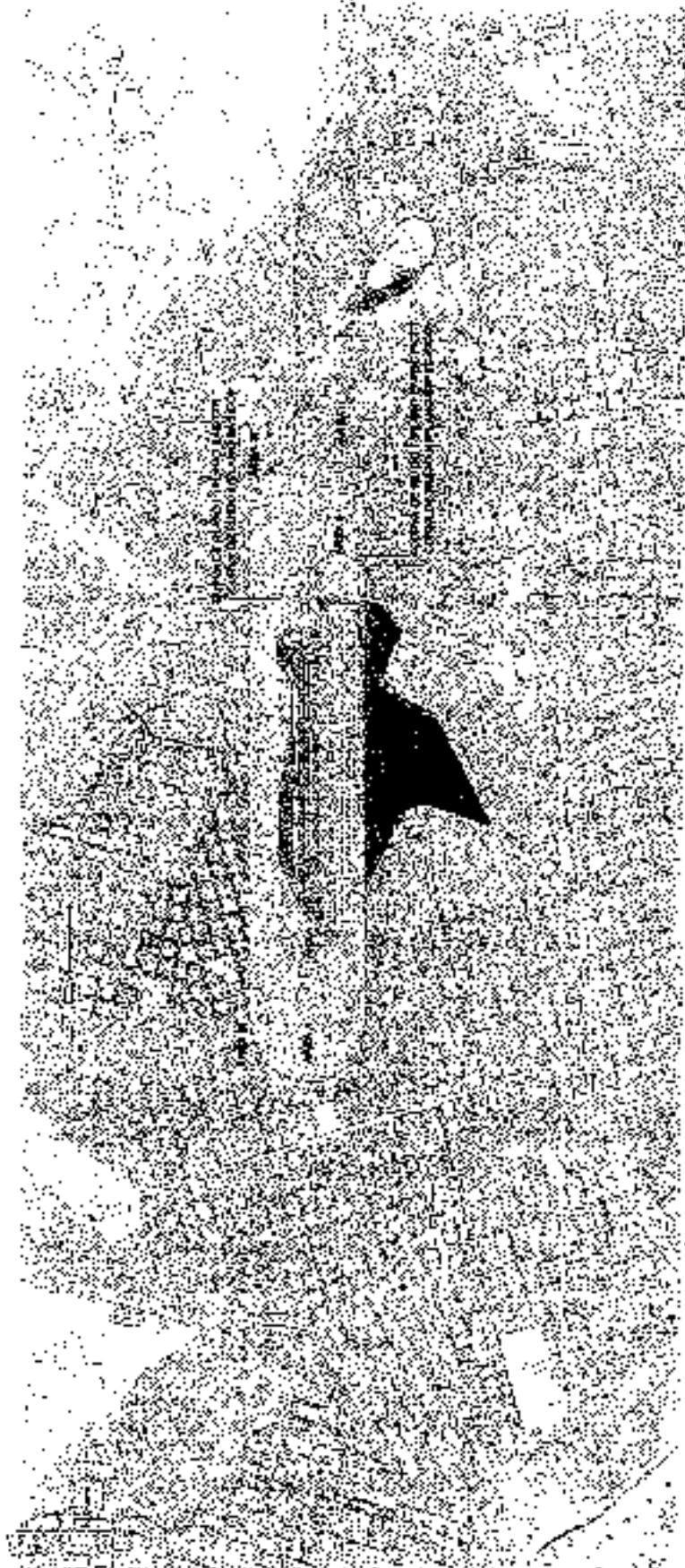
O atendimento às emergências estabelecido pelo Plano, abrange integralmente toda a área patrimonial do Aeroporto Internacional de Congonhas São Paulo/SP e, extensivamente, abrange uma área definida num raio de 8 km a partir do centro geométrico do aeroporto, onde a Infraero tem a responsabilidade de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

O Ministério da Defesa e o VI COMAR estabeleceram 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 1 - Salvamento e extinção de Incêndio - 1984
- 9157 Parte 5 - 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.



1. INTERNA	1. INTERNA
2. INTERNA	2. INTERNA
3. INTERNA	3. INTERNA
4. INTERNA	4. INTERNA
5. INTERNA	5. INTERNA

1. **THEORY** (100 marks)

卷之三

Plano Especial de Zonamenteamento do Rio - Carvalho (1970)

Revista de la
Universidad de
Bogotá

5 CAPACIDADE INSTALADA

Os sistemas e suas capacidades instaladas são:

6.1 Sistema de Plataforma

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/B/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 de B737-800.

Tabela 2: Sistema de Pistas e Pátios

Pistas de Táxi		
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 à 17L/35R (larg. 27,25 / comp. 170,00 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. 50,80 / 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
	ortogonal	
"H"	saída	interliga a pista 17R/35L à pista de táxi L (larg. 26,15 / comp. 104,40 m)
	diagonal	
"T"	saída	interliga a pista 17R/35L à pista de táxi L (larg. 60,50 / comp. 94,60 m)
	ortogonal	
"J"	saída	interliga cab 35L à pista de táxi L (larg. 27,80 / comp. 121,55 m)
	ortogonal	
"K"	Paralela	pista de táxi paralela à 17R/35L (larg. 26,60 / comp. 681,40 m)
"L"	saída	interliga a pista 17L à pista de táxi S (larg. 11,15 / comp. 70,00 m)
	ortogonal	
"M"	saída	interliga a pista 17L/35R à pista de táxi S (larg. 11,85 / comp. 51,30 m)
	ortogonal	
"N"	saída	interliga a pista 17L/35R à pista de táxi S (larg. 13,75 / comp. 51,30 m)
	ortogonal	
"O"	saída	interliga a cab 35R à pista de táxi S (larg. 14,05 / comp. 51,30 m)
	ortogonal	
"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 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 taxi paraleta 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 rastreamento:

- 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 aluvial e previstas para o sistema de pastas

	Capacidade instalada 2000	Capacidade Requerida
Capacidade Anual	197,400	228,800

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 voto

Ligações com	Etapa (km)	Aeronave	Restrição de carga elm ou não	Tipo de Tráfego	Freqüência Seimaneal
--------------	------------	----------	-------------------------------	-----------------	----------------------

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 seguimento. 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

Categoría	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	12.320	1.950
A2	B-737-800	130 a 170	CFM56-7B24	78.267	65.000	17	40	16.224	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 CONCHONHAS / SÃO PAULO - SP

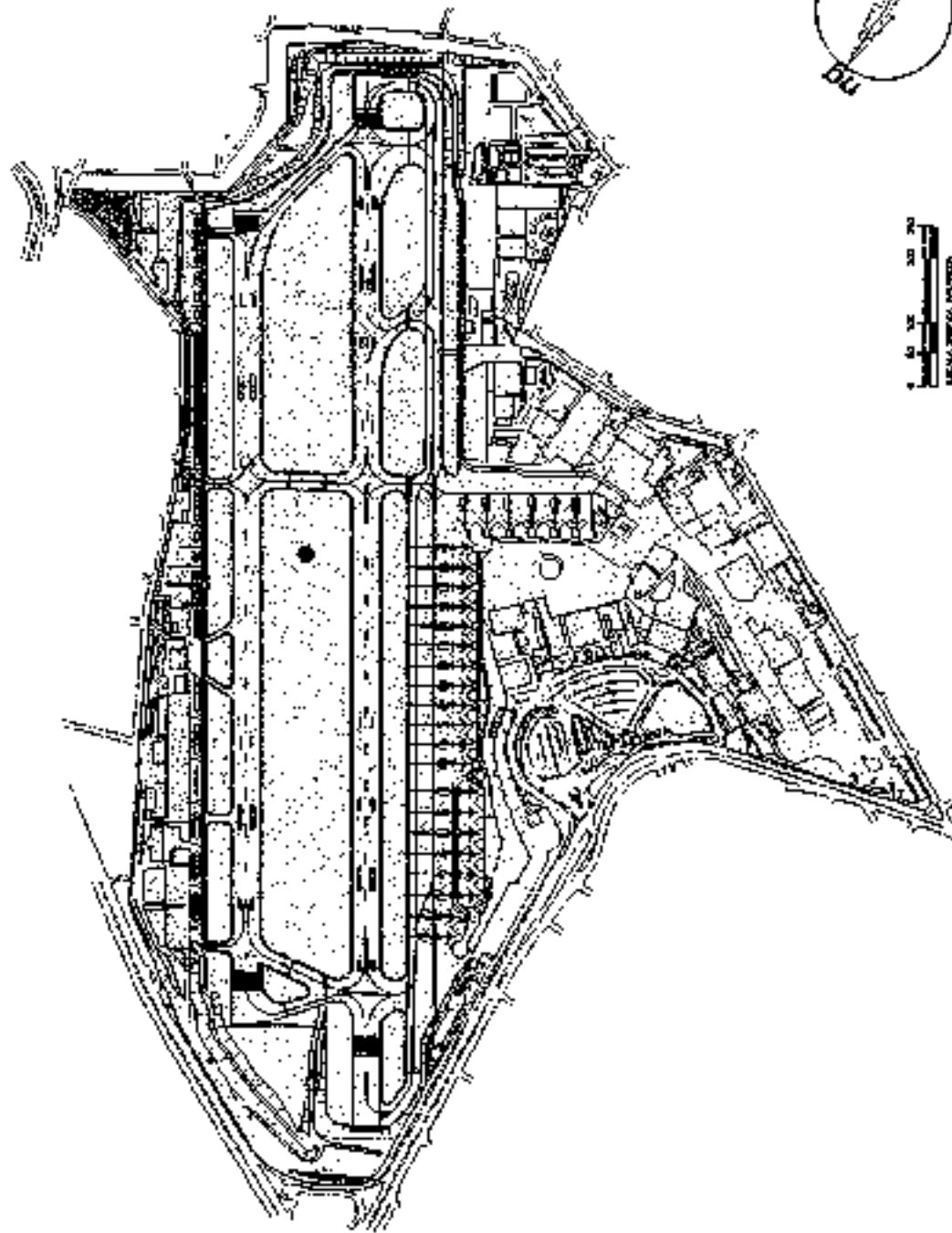
Vol. 27, No. 10, October 1987

18 photos

Tabela B - ACN das principais aeronaves componentes da frota ativa

Aeronave	ACN Pav. Flexivel
B-737-000	35
B-737-800	43

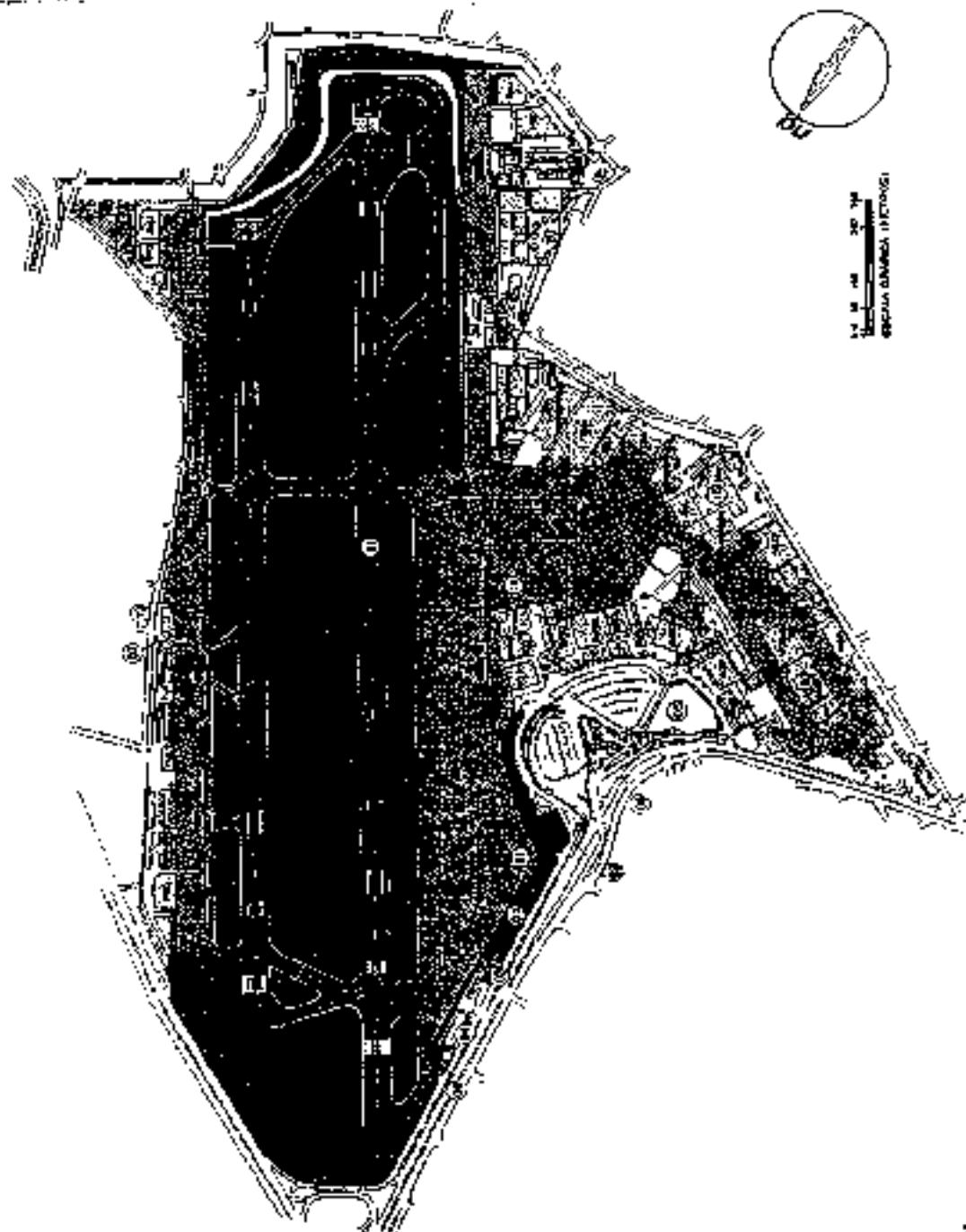
do
Aeroporto
Projeto nº 18/2006
SAC/SP/2
10/02/2006



LEMA/SP/2006

LEGENDA
Área de aterragem
Área de decolagem
Área de estacionamento

Ilustração 12 - Zona de Borda Funcional - SAC/SP/2006, B34



Introdução 11 - Plano de Desenvolvimento

ESTRIBO	TERMINAL DE MEDIADORES TURBO DE CONTROL SILENCIO PANTALLA DE ALARMAS/ODEOS	ESTRIBO-PILOT PILOT-PILOT PILOT-PILOT PILOT-PILOT	ESTRIBO-PILOT PILOT-PILOT PILOT-PILOT PILOT-PILOT
ESTRIBO	TERMINAL DE MEDIADORES TURBO DE CONTROL SILENCIO PANTALLA DE ALARMAS/ODEOS	ESTRIBO-PILOT PILOT-PILOT PILOT-PILOT PILOT-PILOT	ESTRIBO-PILOT PILOT-PILOT PILOT-PILOT PILOT-PILOT
ESTRIBO	TERMINAL DE MEDIADORES TURBO DE CONTROL SILENCIO PANTALLA DE ALARMAS/ODEOS	ESTRIBO-PILOT PILOT-PILOT PILOT-PILOT PILOT-PILOT	ESTRIBO-PILOT PILOT-PILOT PILOT-PILOT PILOT-PILOT
ESTRIBO	TERMINAL DE MEDIADORES TURBO DE CONTROL SILENCIO PANTALLA DE ALARMAS/ODEOS	ESTRIBO-PILOT PILOT-PILOT PILOT-PILOT PILOT-PILOT	ESTRIBO-PILOT PILOT-PILOT PILOT-PILOT PILOT-PILOT

15000



MOVIMENTO DE MORADORES DO CAMPO BELO

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

São Paulo, 09 de agosto de 2007

Folha nº 1.293 do
Processo nº 18/2006
Wellington O. Viana
Reg. 100.812

Ref.: Ofício MOVIBEL 09/155/2007

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 Aibus 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 estorrecedor, 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 !!!

HISTÓRICO

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.

Folha nº 1498 do
Processo nº 18/2005
Waldemar O. Viana
(R\$ 100,00)

Esses planos deveriam seguir estritamente as diretrizes establecidas 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 c/ 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 EXTRIPADO, 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-criticos do pouso e da decolagem. Como se pode permitir tal sandice aberrante?

Antônio Cunha M. Heitor
Antônio Cunha Nascimento Heitor
Diretor-Presidente
(Fone: 5044-9637 ou
55621356)

CF nº 7624 /SR(MBGR)/2007

Guanabos, 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 Smidt, s/nº - CEP 07190-100 - Guanabos - SP
Fone: (011) 5445-2032 Fax: (011) 5445-2112
HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>





INFRAERO

7621

Continuação da CF N.º

/SR(MBGR)2007.

Protocolo 1370 de
Processo nº 18/2006
Washington O. Viana
Reg. 103.812

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

Engenheiros Brasileiros de Infra-Estrutura Aeroportuária
Superintendência Regional do Sudeste
Rodovia Hélio Smidt, s/nº - CEP 07143-970 - Guarulhos - SP
Fone: (0xx) (11) 8445-2032 Fax: (0xx) (11) 8445-2112
HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>

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 Faspati

REF: PORTARIA Nº 70/DGCEA DE
05/07/2007 – PLANO ESPECÍFICO DE
ZONA DE PROTEÇÃO DOS
ÁERÓDROMOS 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 lava de 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 21/06/2006 e disposições contrárias, contendo em seu Art. 1º dos Anexos, que estabelece as restrições impostas ao aproveitamento das propriedades dentro dos limites dos gabaritos nela 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 nulas 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/GM5 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 Transtão, 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".

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

1- Quando adquirimos os imóveis pelos idos de 1988, portanto, à 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 pilotos, 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 poucos 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 resarcimento 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 vôos". 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 senau entre as informações veiculadas pela imprensa e posterior 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 pétio, 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 reloçar, 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 aqueles que durante anos de suas vidas lutaram arduamente e investiram suas economias para aquisição de um imóvel na região, e hoje desolados e descrentes diante do absurdo, observam a abrupta devalorização 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 toto", em prol da supremacia do interesse público, na segurança jurídica, e na máxima contida na Carta da República, verbi- "Ninguém deve fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão, em virtude de lei".

d) não foi prevente o Comando da Aeronáutica, pois, esqueceram de verificar o contido no Código Civil brasileiro, na Lei federal 4591/64, cujo comando informa que é desuso 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 dúvida 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 cotados à margem de Leis especiais, ora vigentes em todo território nacional.

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

Certos 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,
fimmo-me.

Atenciosamente

Odair Gerenias Cotella
Ed. Parati – apto. 22
RG nº 6.121.731
Tel: (11) 5532.1664

c.c Ministério Pùblico Federal

São Paulo, 18 de junho de 2.007

Processo nº	1141	09
Protocolado nº 18/2006		
Assinatura: O. Viana		
Data: 18/06/2006		

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

Prezado Senhor

A Sociedade Amigos do Bairro - Vila Noca 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, legítima 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 entrada 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 rebaixadas, em esquinas etc.

7. O grande movimento de pessoas e veículos na região atraiu 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 agravas 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 Infraero 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 alligam 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, renovarmos-lhe nosso respeito e profunda admiração no trato de tão importante missão, subscrivemo-nos mui-

Atenciosamente,

Guilherme Poltronieri
Presidente

Nomes e e-mails da diretoria atual eleita em 30 de março de 2006 para prefeito 2006 - 2008.

• Form No. 114

Received 30 Apr 18/2000
by [unclear] O. [unclear]
Reg. 102-612 nd

Presidente: Guilherme Poltronieri (e-mail: guilherme.poltronieri@case.com.br)

Vice Presidente: Nelson Luiz Pires (e-mail: nelsonlp@shp.com.br)

^{1º} Secretário: Vilma Aparecida da Silva Almeida (e-mail: stfaria@uol.com.br)

2º Secretário: *Raul Dias Palma* (e-mail: junatva@uol.com.br)

¹⁶ Tesoureiro: Valdir Nabechima (e-mail: valdir.nabechima@cesn.com.br).

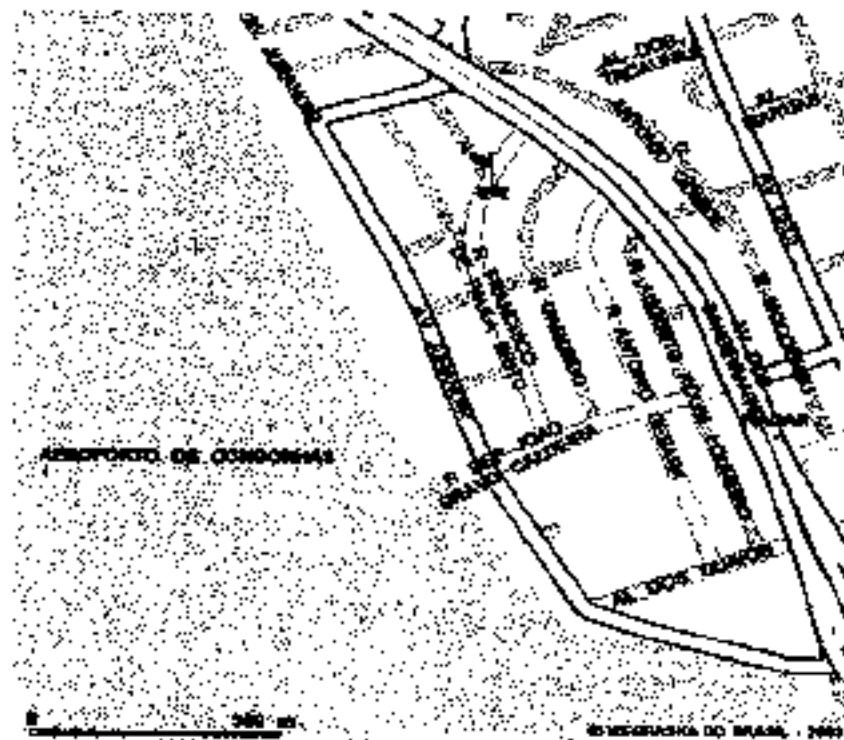
^{2º} Tesoureiro: Nelson Corrêa de Toledo (e-mail: nct.toledo@uol.com.br)

Dirigente de Assuntos Comunitários: Carlos Alberto Moniz Jr. (e-mail:

carlosmoradon@terra.com.br

Dirutor Social e Cultural: *Maria Sueli Pereira Verna* (e-mail: suvern@raetec.com.br)

Localização do nosso bairro



Vila Nossa e Jardim Cecy situam-se entre a Av. Bandeirantes e a Av. Jurandyr.

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

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

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

O Movimento Defenda 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 Cecília (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.

Policias, 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, endossarmos 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 regras 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!



Folha n° _____ do
Processo nº 88/2006
Vizinhos de O. Viana
Reg. 11.042

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.

Lucília Lacreta
MOVIMENTO DEFENDA SÃO PAULO

Marion Lautenberg
SOCIEDADE MORADORES CITY BUTANTÃ / CIDADE UNIVERSITÁRIA

Maria de la Asuncion Blanco
ASSOCIAÇÃO VIVA PACAEMBU POR SÃO PAULO

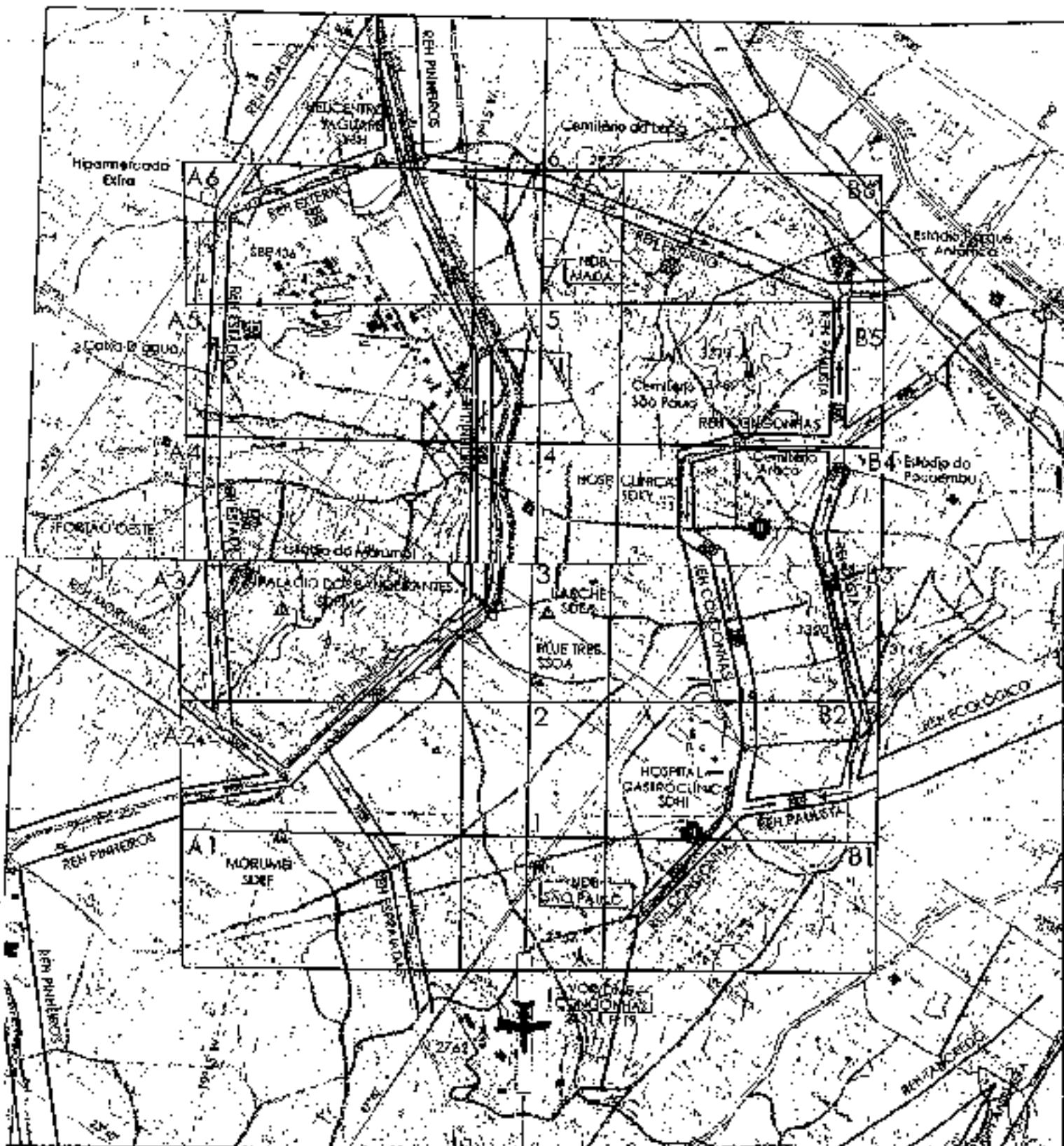
Marcia Vairoletti
ASSOCIAÇÃO DE SEGURANÇA E CIDADANIA - ASSEC
(MORUMBI/JARDIM PREVIDÊNCIA/VILA SÔNIA)

Nelson Luiz Piva
SOCIEDADE AMIGOS BAIRRO VILA NOCA/JARDIM CECY (PLANALTINHO)

Lygia Horta
ASSOCIAÇÃO DOS MORADORES E AMIGOS DE MOEMA - AMAM

Odair Geremias Coletta
MORADORES DE MOEMA

ANEXO 2 À AIC 09/05
ÁREA DE APROXIMAÇÃO DA PISTA 17 DO
AERÓDROMO DE CONGONHAS



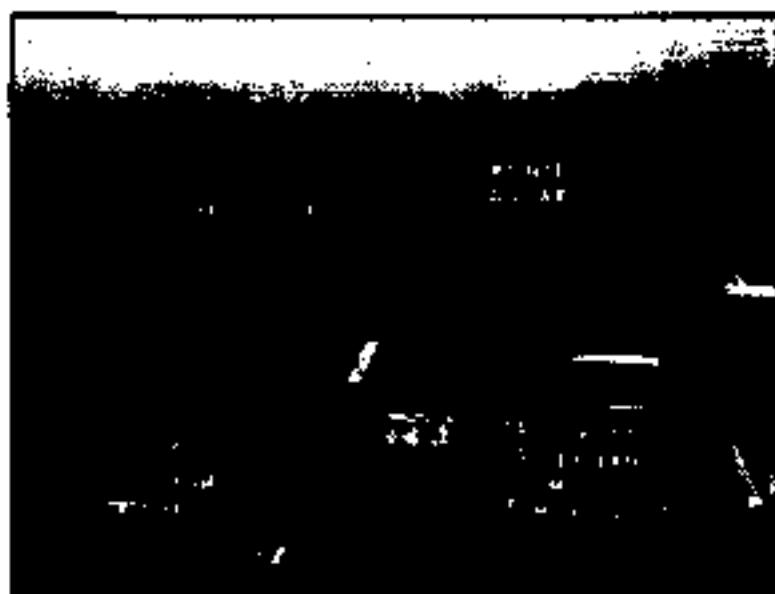
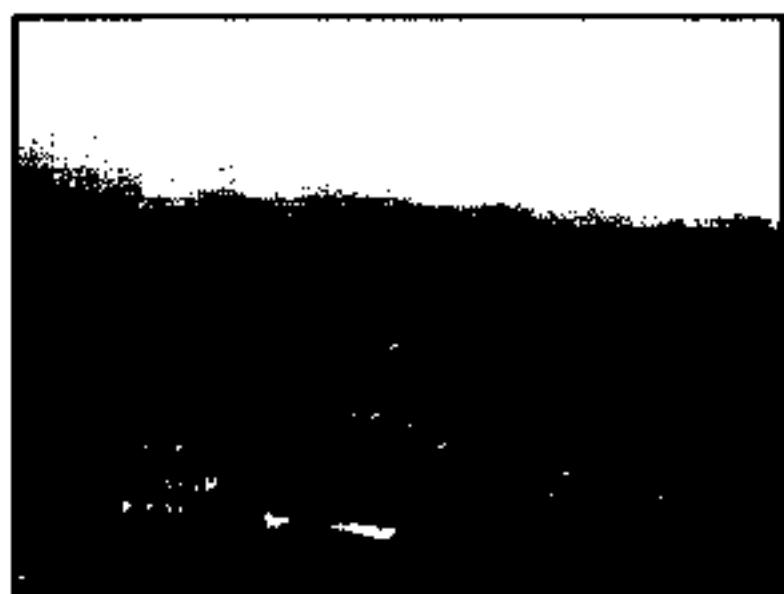
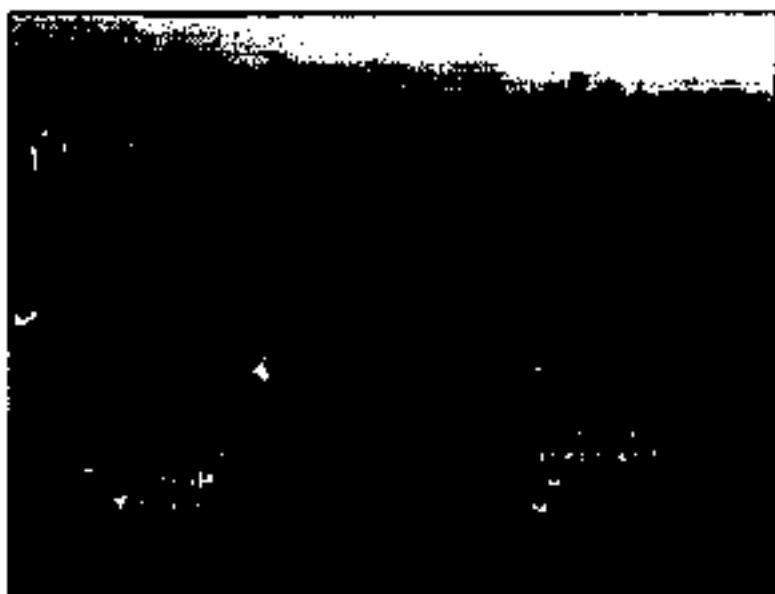
ALTOFONIA: 700-1000
LA ALTOFONIA REPRESENTA UNA DE LAS FORMAS
MÁS COMUNES PARA PODER
TRANSMITIR ALM. DE UNA
COMUNICACIÓN ALM. A UNA PERSONA.

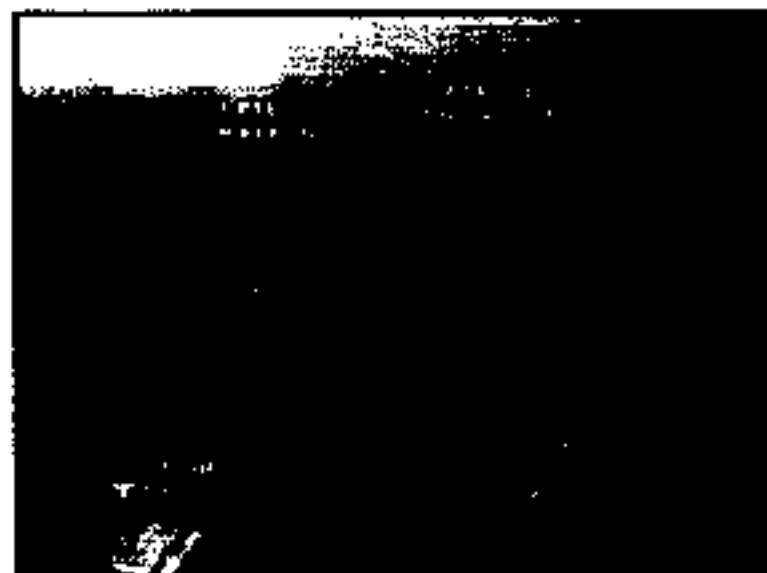
1. Name of Nurse Practitioner	_____	Mobile Number or location Home Office: (800) 555-1234
2. Name of Physician	_____	Mobile Number or location Home Office: (800) 555-1234

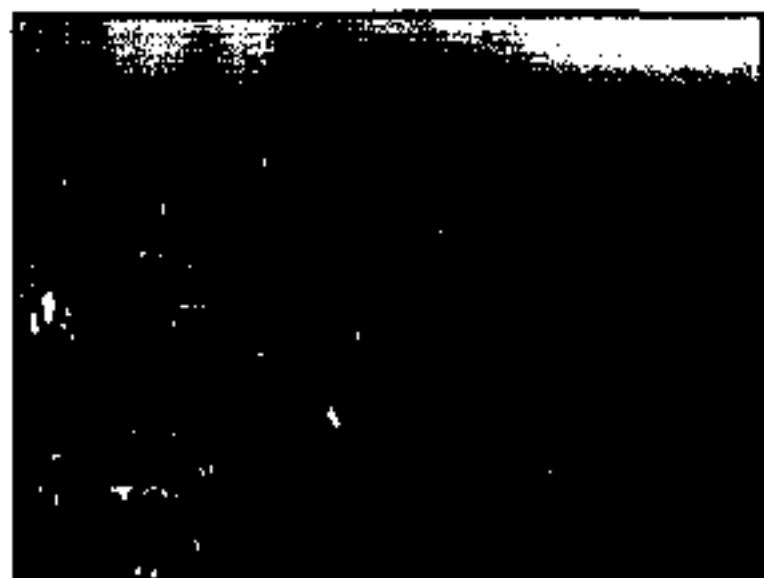
NOVOS VOTOS NA RECUPERAÇÃO
DE HELICOPTEROS DA CIDADE DE

SAO PAULO









11/09



Folha nº

Processo nº 1812006

Waldyr Junes O. Viana

Reg. 100.012

ANAC

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
QUARTA GERÊNCIA REGIONAL

Av. Washington Luiz, s/nº - Aeroporto de Congonhas - Rj Aeroporto - São Paulo - SP - CEP 04626-01
 Tel (11) 5033-5344 / 5347 - Fax (11) 5033-5346 - www.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 helipontos privados na Cidade de São Paulo - SP, informo a essa Secretaria que a Superintendência de Infra-Estrutura da ANAC (SIE) atuará, quando formalmente comunicada pela Prefeitura Municipal, nas operações dos helipontos privados que não atendam à legislação afeta a essa Governo.
2. Neste contexto, a SIE passará a exigir, como comprovante ao atendimento às posturas municipais constantes da IAC 4301, de 21 dez. 2001, um documento da Prefeitura Municipal, no curso dos processos de registro ou renovação de registro de heliponto.
3. Por outro lado, 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 as restrições especiais, ressalvados os casos de segurança pública, da defesa civil, do atendimento médico-hospitalar e dos considerados de utilidade pública.
4. No aguardo das documentações pertinentes, visando a adoção das medidas necessárias por parte da ANAC, ressalto que tais medidas não se aplicarão à constante operação de aeródromos/helipontos públicos, bem como os militares, tendo em vista a responsabilidade do Comando da Aeronáutica.
5. Finalizando, coloco à disposição de V.Exa., a Divisão de Infra-Estrutura - DIER-4, através dos telefones: 11- 5033-5355 / 47 / 46 / 70, para realizar as reuniões que forem necessárias, uma vez que os novos procedimentos acarretarão em ajustes entre esta Gerência Regional e essa Secretaria.

Respeitosamente,


 JANOR ALFREDO BASILIO DIAS
Gerente Regional

ANAC / SE

80840-024091-12

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);
- 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

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
- LAD, Nível sonoro equivalente calculado durante o período diurno de 7h as 22h
- LAN, 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 e 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

Folha nº 704 do
Processo nº 18/2006
Wetech Eng. O. Viana
Rag. fls. 312

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 305 do
Protocolo nº 18/2006
Vista por C. Viana
Data 10/01/12

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

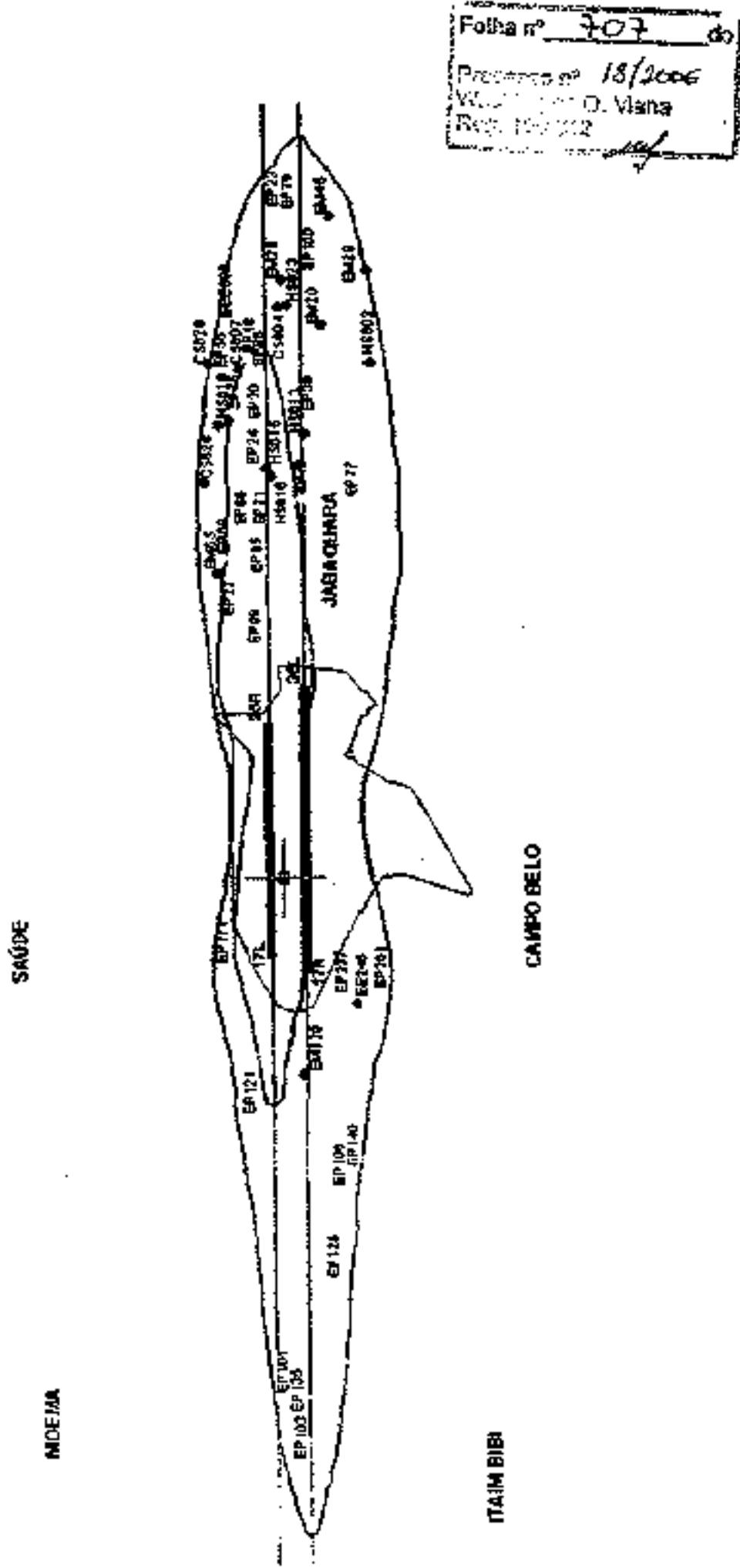
Locais	Interior dB(A)	Exterior Janela Aberta dB(A)
Hospitais		
Apartamentos, Enfermarias, Berçários, Cent. cinér.	35 - 45	45-55
Laboratórios, Áreas para uso do público	40 - 50	50-60
Serviços	45 - 55	55-65
Escolas		
Bibliotecas, Salas de música, Salas de desenho	35 - 45	45-55
Salas de aula, Laboratórios	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).

THE VARIOUS FORMS OF THE PROTESTANT CHURCHES.

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



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

Assunto: Propostas preliminares do CTI

Senior Migratory:

O Grupo de Trabalho Interministerial, criado pela Portaria nº 1.670/MIN, 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, sugerem que:

1. O Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro permaneça integrado e suas facilidades técnico-operacionais sejam compatibilizadas;
 2. Criação de um organismo civil, subordinado ao Ministro da Defesa, com gestão própria, o qual será o responsável pela gerência das operações aéreas da Aviação Civil no Espaço Aéreo Brasileiro, e pela interatividade com os demais atores da atividade;
 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 readequação da formação e capacitação dos profissionais ligados ao controle do espaço aéreo brasileiro, objetivando atender às necessidades do Sistema, prestando 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. Estender o redescerto 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 relativos à pessoal, atualização tecnológica, infra-estrutura aeronáutica e aeropontuária;
 9. Implementação de Auditorias Operacionais periódicas, com participaçãoativa dos operadores visando antecipar situações que possam levar o Sistema a uma operação inadequada;

10. Implementação das Resoluções do CONAC e efetivação dos Conselhos Consultivos da ANAC e de Desenvolvimento da Aviação Civil (Portaria L.007/RD-2003);
11. Criação de uma Comissão de Coordenação, subvinda do presente Grupo de Trabalho Interministerial, para acompanhamento da implementação de todas as medidas aprovadas;
12. Compromisso político das instituições componentes do GTF para 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 tarifas necessárias do sistema de aviação civil, por meio da análise das rubricas com destinação vinculada dos recursos dos fundos aeronáutico e aeronáutico, buscando o equilíbrio do sistema.

Brasília-DF, 14 de dezembro de 2006.

Eucliano O. Patrício
EUCLIANO OLIVA PATRÍCIO
Ministério da Fazenda

Edmundo Góis
EDMUNDO GÓIS GUERRA
Ministério da Fazenda

Walter Souza
WALTER SOUZA BOMFIM
Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

Alexandre Lameiras
ALEXANDRE LAMEIRAS CARVALHO
Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

Clésio
CLÉSIO JOSÉ DA FONSECA FILHO
Advogado-Geral da União

Sérgio Eduardo
SÉRGIO EDUARDO DE J. TAPETY
Advogado-Geral da União

Alvano
ÁLVANO EULÉZ FONSECA DA COSTA (Ass. 2)
Comissão de Aviação Civil

Marco
MARCO ANTONIO CAETANO
Agência Nacional de Aviação Civil

MINISTÉRIO DA PRÉZENDA

Que os itens referentes a criação de órgão, reformulação de carreira e revisão de normas Isafírias não podem ser tomadas como diretrizes absolutas sólidas que sejam devidamente qualificados seus custos vis a vis outras alternativas ainda não apresentadas.

COMANDO DA AERONÁTICA

Considera que a adequação dos recursos, salários e estruturas das organizações existentes é solução para as deficiências conjunturais no Sistema de Controle do Espaço Aéreo e para assegurar o seu continuado 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 essa ressalva seja inserida em conjunto com o documento original, para que a assessoria do Comando da Aeronáutica no GTI fique patente, sobre pena de termos imputados a pecha de omisso em tão importante trabalho.

*o. Ribeiro
B. C.
P. C.*

VALDEMAR JACKI WILHELMINA BRAGA
Expresso Brasileiro - Jafra - Beltrami Aeroparque

WILHELMUS FORTADO
Empres Alfaiate do Mato-Escritor Atrepiado

JORGE CARLOS BOTELHO
Sindicalista Juiz da 4ª. T. de Trabalhadores da Fazenda da União

FRANCISCO JOSÉ DA S. CARMO

DR. AUGUSTO LAMOSSILVA DE TOLEDO
Sociedade Nacional das Aerovias

ANCHIETA DE LOS ASES

Geometric Summary

Stadtkirche Neukirchen-Betauhofen Amtsgerichtsbezirk

Observations

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

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO E MISTÉRIO DO PLANEJAMENTO

Resalva-se que a eventual adoção das recomendações formuladas deverá ocorrer no ambiente institucional competente, com observação das condições legais, organizacionais e financeiras pertinentes.



ANAC

*Yankee 2014
anac.gov.br*

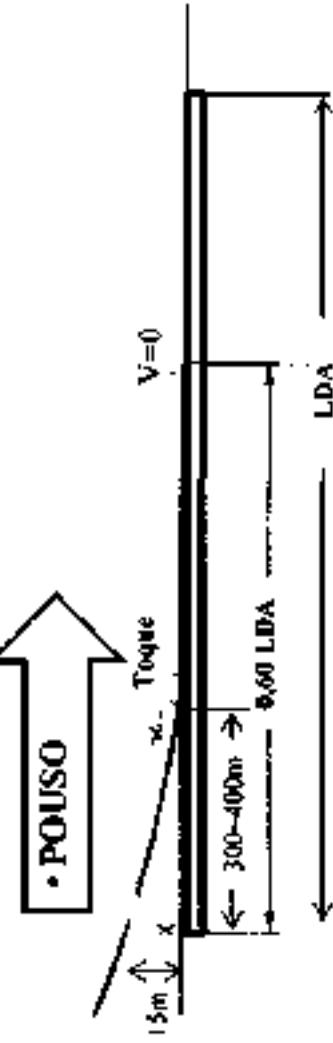
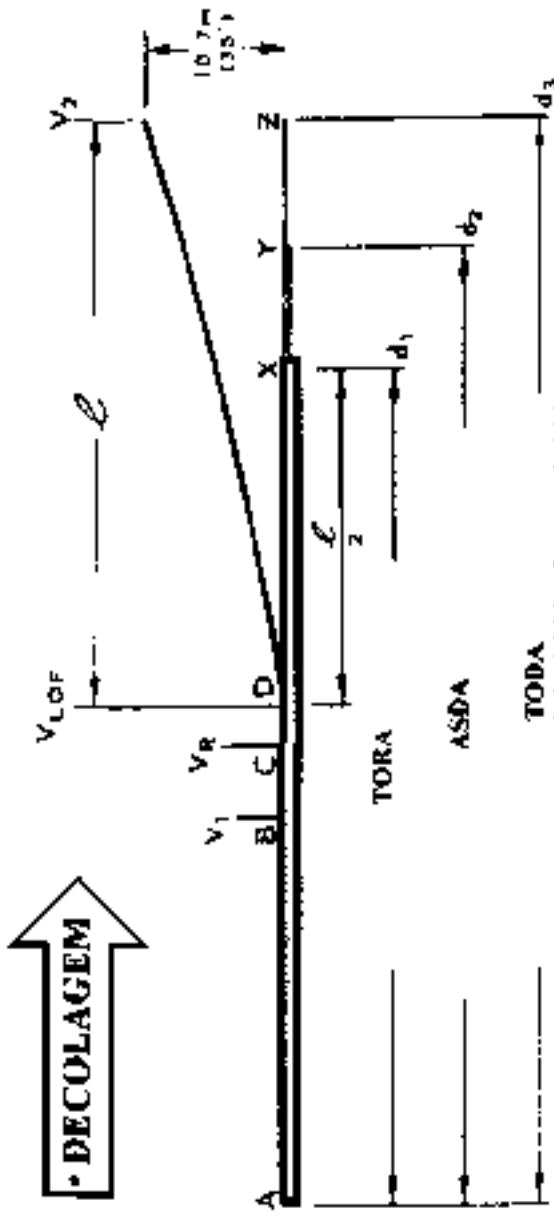
SIE – Superintendência de Infra-Estrutura Aeroportuária
GGIT – Gerência Geral de Infra-Estrutura Técnica

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

***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



O QUE PROTEGER:

Pessoas:

- Passageiros
 - Tripulantes, funcionários
 - Cidadãos

Benj:

- Aeronaves
 - Equipamentos
 - Propriedades



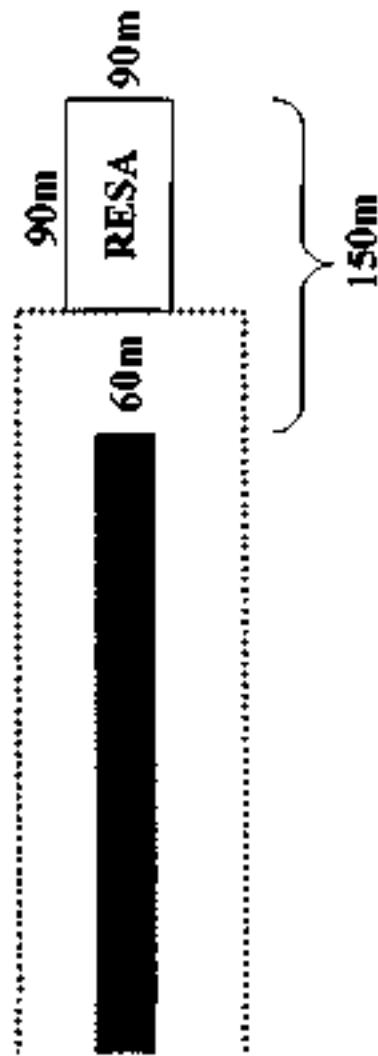
ANAC

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

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 N° 1.032, DE 17 DE SETEMBRO DE 2007

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

O DIRETOR-PRÉSIDENTE DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foram outorgadas pelo art. 4º-B do Regimento Interno, pelos incisos XCII e XCIII, do art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, bem como pelo inciso VIII do Art. 11 e incisos XCII e XCIII do Art. 4º, Anexo I, do Decreto nº 5233, de 20 de março de 2006, na forma do que dispõe o inciso I do artigo 101, do Regimento Interno (Resolução nº 1, de 18 de abril de 2006).

Considerando o disposto no inciso I do art. 4º 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 (Aeroportos), da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI não são de aplicação direta, conforme consta 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), 1. Qual atribui aos Estados Convenentes a responsabilidade de desenvolver regulamentos próprios, contendo os elementos necessários para garantir os níveis de segurança previstos pelo Anexo 1, 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 Exmo. Sr. Presidente do CONAC, Ministro de Estado da Defesa;

Considerando o que consta da RSV (A) 53 : A / 07 - CENDPA (cópia em anexo), de 17 de setembro de 2007, de cumprimento obrigatório, conforme estabelece o item 1.3 da NSMA 3.9, de 30 de janeiro de 1996, que obriga a ANAC a determinar a implementação de RESA em conformidade com os padrões técnicos estabelecidos pelo Anexo 14 da OACI.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

PORTEIRA N° 1.032, DE 1º DE SETEMBRO DE 2007

Determina a adoção de medidas para auxílio da proteção das pistas do Aeroporto de Congonhas, no caso da ocorrência de saída de pista e da outras providências.

Resolve, "é referendada" da Diretoria:

Art. 1º Determinar a adoção de área de segurança de final de pista das duas pistas de pouso e decolagem do Aeroporto de Congonhas, em conformidade com os parâmetros estabelecidos pelo Anexo 14 à Convênio da Aviação Civil Internacional.
§ 1º - A avaliação técnica e operacional das implicações em posicionamento de auxílios rádio e visuais indicadores das actuais capacidades, adequações e procedimentos e implementação das medidas corretivas ficam à cargo do DECEA - Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

§ 2º - A demarcação das novas posições de cabos eiras, sinalização e balizamento luminoso, fica a cargo da INFRAERO, que deverá coordenar suas ações de forma sincronizada com as medidas propostas no DECEA.

§ 3º - Fica encarregada a STE - Superintendência de Infra-Estrutura Aeroportuária de coordenar a execução e manutenção das provisões eletivas a cargo dos órgãos.
Art. 2º Enquanto não forem concluídas as implementações das medidas descritas no artigo anterior, deverá permanecer em vigor a medida autorizadora de redução das distâncias declaradas das pistas de pouso e decolagem do Aeroporto de Congonhas, bem a alteração da sinalização e dos procedimentos de aterragem, 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.

MELTON 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. 3º, incisos XX, XII e XXXI, 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 instituída Consulta Pública para edição de orientações para implantação de área de segurança de final de pista dos aeroportos 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 orientações deverão ser encaminhadas à Superintendência de Infra-Estrutura Aeroportuária no endereço consultaspublicas@anac.gov.br, utilizando o formulário próprio disponibilizado no endereço descrito no art. 1º.

Art. 3º. O prazo para contribuições e manifestação dos interessados ficará as 13:00h (horário de Brasília) do dia 31 de outubro de 2007.

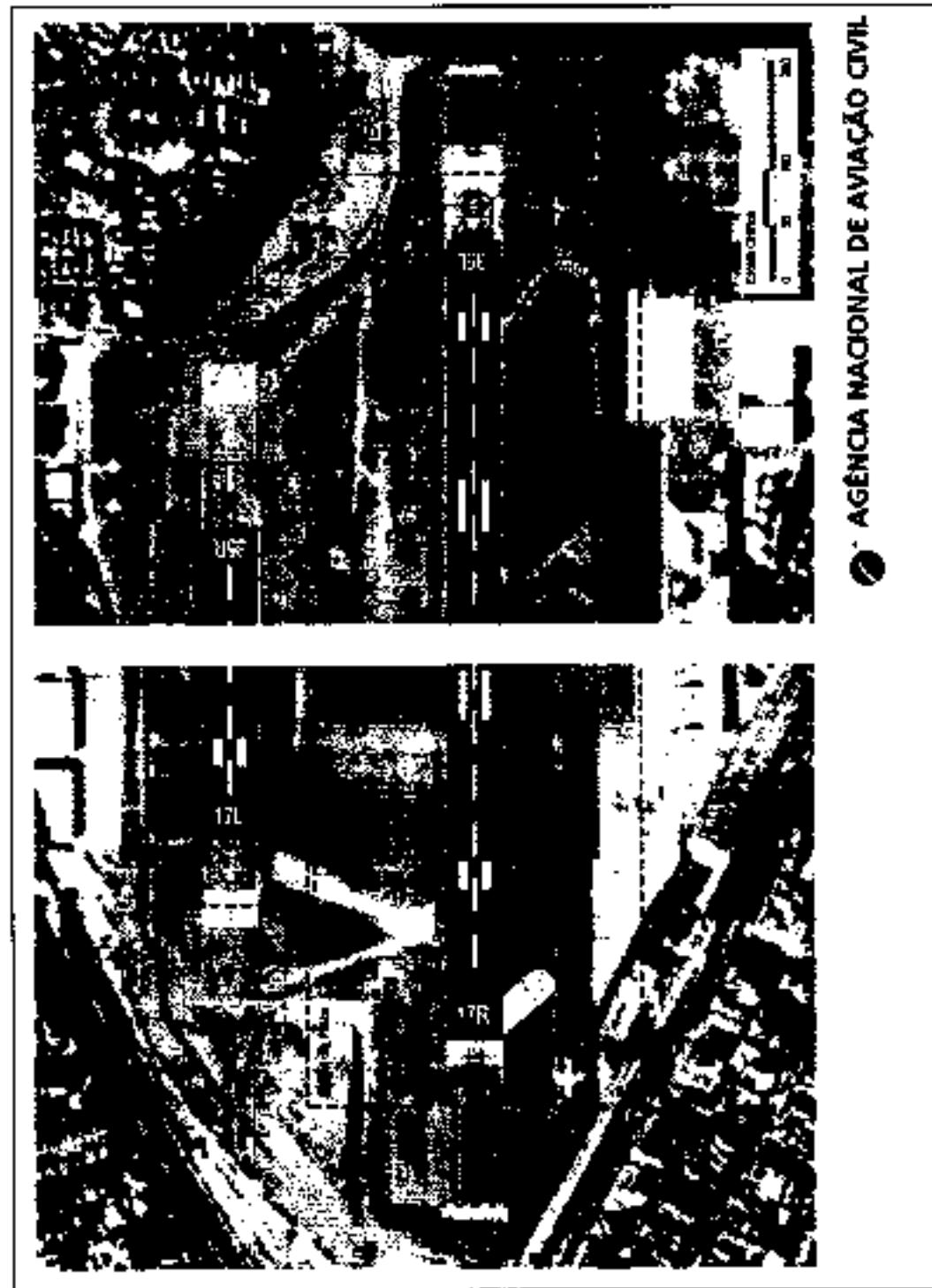
Art. 4º. Ficado o prazo estipulado no artigo 3º, a Agência Nacional de Aviação Civil poderá interagir com os órgãos e entidades envolvidas e com aqueles que tenham competência na matéria, para que indiquem representante das discussões propostas, visando à decisão final.

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

MICHAEL ZUANAZZI



4. Aeroporto de Congonhas - Adequações



PUBLICAÇÕES AERONÁUTICAS ANTES DE 15/09/07

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

RWY	TORA[m]	ASDA[m]	TODA[m]	LDA[m]
17R	1940	1940	2440	1810
35L	1940	1940	2440	1880
17L	1435	1435	1435	1435
35R	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

**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



S. A. D. S.

Busca:

Secretaria Municipal de Planejamento

Folha nº 166 do

Coras Sociais

Processo nº 18/2006

Wadim Clayton O. Viana

Inteiro nº 014

- Menu de Acesso
- > Página Inicial
 - > Instituto
 - > Orçamento
 - > Urbanismo
 - > Mapas e Dados
 - > Trânsito
 - > Notícias
 - > Entre em Contato

Utilidades**Helipontos: Consultas públicas**

02/02/2007 - Planejamento

Consulta Pública é prorrogada por mais 30 dias

A Secretaria Municipal de Planejamento (Sempla) divulgou nesta sexta-feira, 2 de fevereiro, a prorrogação por 30 dias, do prazo de consulta pública da minuta de projeto de lei, elaborado pelo Grupo de Trabalho Intersetorial constituído pela Portaria nº 19/SEMPRA/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, helipártimes, no Município de São Paulo, com fundamento nos artigos 119 e 120 da Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002, 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 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, instalação e funcionamento de aeródromos, helipontos, helipártimes 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.

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, helipártimes e similares no Município de São Paulo, as disposições desta 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. HELIPONTO: aeródromo destinando exclusivamente a helicópteros. Área homologada ou registrada, ao nível 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 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 e equipamentos de manutenção, etc.
- VI. ÁREA DE POUSO E DECOLAGEM: área do heliponto ou heliponto, com dimensões definidas, onde o helicóptero efetua pouso e decolagem;
- VII. ÁREA DE POUSO E DECOLAGEM DE EMERGÊNCIA PARA HELICÓPTEROS: área de pouso e decolagem construída e/ou elevada que poderá ser utilizada para pouso e decolagem de helicópteros, exclusivamente em caso de emergência ou calamidade;
- VIII. CORREDOR AÉREO DE CIRCULAÇÃO DE HELICÓPTEROS (CCH): espaço aéreo para o qual deverá ser constituido

trânsito de helicópteros;

IX. OPERAÇÃO DIURNA: operações conduzidas entre o nascer e o pôr-do-sol;

X. OPERAÇÃO NOTURNAS: 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 serve 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 a unidade;

XIII. NÍVEL DE PRESSÃO SONORA EM dB(A): nível de pressão sonora em cuja medição é utilizado o circuito de tipo "A" conforme IEC 651.

Art. 3º - A implantação de novos aeródromos, helipontos, helipontos e similares, fica condicionada ao atendimento dos artigos 157 e 158 da Lei nº 13.885/04.

Art. 4º - Todos os aeródromos, helipontos, helipontos e similares, deverão obedecer aos parâmetros de uso descritos nos Quadros 2C, 2E a 2H anexo à parte III da Lei nº 13.885/04.

Art. 5º - Todo projeto para construção ou reforma para a implantação de aeródromos, helipontos, helipontos e deverá ser precedido de diretrizes previstas emitidas pela Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTUJ.

Parágrafo Único - Fica atribuída à Comissão de Análise Integrada de Projetos de Edificações e de Parcelamento - CAEPPS, criada pelo Decreto nº 41.864, de 4 de abril de 2002, a competência para a análise dos projetos do "caput" deste artigo, a qual elaborará o relatório que será submetido à apreciação da Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTUJ.

Art. 6º - Ficam proibidas, no Município de São Paulo, a implantação, a construção e a reforma, com ou sem autorização, para a instalação de aeródromos, helipontos, helipontos e similares em:

- “I. zonas especiais de preservação - ZEP;
- “II. zonas de proteção e desenvolvimento sustentável - ZPDS, exceto em hotéis de turismo, classificados 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 anexo à parte III da Lei nº 13.885/04;
- “IV. nas zonas exclusivamente residenciais - ZER e fases de quadras a elas lindas;
- “V. nas zonas exclusivamente residenciais de proteção ambiental - ZERp e fases de quadra a elas lindas;
- “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 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 locais ZCLz - I, ZCLz - II;
- “XII. nas vias locais das zonas mistas - ZMp;
- “XIII. nas vias com largura inferior a 12 (doze) metros, em qualquer zona de uso;
- “XIV. numa faixa de 500,00m (quinhentos metros) contorno dos perímetros das zonas exclusivamente residenciais ZERp;
- “XV. em um raio de 500,00m (quinhentos metros) de outro heliponto existente e regulamente aprovado pela Prefeitura Municipal de São Paulo.

XVI. Em todas as edificações utilizadas para uso residencial, categorias R1, R2 e R3;

XVII. Em um raio de 500,00m (quinhentos metros) de estabelecimentos de ensino sertão, de educação profissional, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, pronto-socorros, creches, asilos, e sanatórios, casas de repouso e geriátricas, torres, antenas ou demais equipamentos urbanos de interesse existentes.

Parágrafo Único - A existência das atividades estabelecidas no item XVII deverá constar do Estudo de Impacto de Vizinhança e anexar à CTUJ, juntada à CAEPPS, a determinação das distâncias a serem observadas das referidas atividades, em função da localização das mesmas, do tipo de heliponto e do ruído previsto para o mesmo, considerando a pedição de projeto.

Art. 7º - O disposto nos artigos 6º e 8º não se aplica à instalação de helipontos e/ou helipontos em hospitais públicos de policiamento e segurança e em sedes da administração pública federal, estadual e municipal, des-

respectivas edificações sejam regulares e que o projeto receba parecer favorável da Câmara Técnica de Urbanística - CTU, ouvida a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Art. 3º - Fica proibida a instalação de novos helipontos nas quadras n° 1 a 6, do mapa anexo, correspondente da pista RWY 17 do Aeroporto de Congonhas, conforme AAC nº 09/2005, emitida pela Agência Nacional de Aviação Civil - 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 laje 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, 1 m de 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 uso de heliponto no local;

V. Informar o número de pouso e decolagens previstos para o local;

VI. Apresentar planta de situação contendo todos os helipontos, estabelecimentos de ensino (século, 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 envolvente de 300,00m (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 fogo, iluminação, etc;

X. Indicar o helicóptero de projeto (maior helicóptero que será usado, quanto ao peso, dimensões e número de radares emitidos, 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 projeto, 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. Ataúnica, registrada em cartório, indicando que todos os condôminos concordam com a instalação do heliponto;

f. Cálculos estruturais da última laje, considerando as cargas permanentes acidentais comuns e as de um helicóptero de projeto (os desenhos deverão obedecer aos padrões ABNT).

Art. 10 - Os helipontos e/ou os helipontos dotados de instalação para abastecimento, reparos, manutenção e gás 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 da todas as divisas do imóvel;

V. Deverão apresentar um Estudo de Vizinhança Ambiental - EVA, aprovado pela Secretaria Municipal do Verde e Ambiente - SEMMA;

VI. Deverá atender aos parâmetros de incomodidade descritos nos Quadros 2C, 2E a 2H, anexos à parte III da 13.885/04;

VII. A licença de funcionamento deverá ser renovada a cada ano obedecendo ao disposto neste lei para os helipontos, e condicionada à aprovação do EVA pela Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente - SEMMA;

§ 1º - Os helipontos e similares, de que trata o "caput" deste artigo, poderão funcionar durante todos os dias da noite horário das 6(hrs) às 23(hrs) e três horas;

§ 2º - O horário de funcionamento de helipontos privados localizados no território do Município de São Paulo, de

apenas a pouso e decolagens de helicópteros, deverá ser entre as 06h00m e 22h00m de funcionamento da principal, das 7h00m às 22h00m e duas horas, desde que possuam autorização para operação dia/noite, pela ANAC, conforme definição constante do artigo 2º da presente legislação.

§ 3º - A Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTLU poderá estabelecer regras mais restritivas que previstas nos § 1º e 2º deste artigo, de acordo com a localização, as regras de zoneamento e as condições de uso e funcionamento dos helipontos e helipontos 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 de empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área proximidades, incluindo a análise, dentre outras, das seguintes questões:

- adensamento populacional;
- equipamentos urbanos e comunitários;
- uso e ocupação do solo;
- geração de tráfego e demanda por transporte público;
- ruido emitido pelo pouso e decolagem de helicópteros no heliponto ou heliponto, com base no maior h previsto para o local;
- ruido de fundo do local de implantação, medido em dia útil, durante o período proposto para funcionamento heliponto ou heliponto;
- ventilação e iluminação;
- paisagem urbana e patrimônio natural, e cultural;
- 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 radio de 500,00m (quinhentos metros) do heliponto objeto do estudo.

Art. 13 - O Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, deverá abranger uma área de radio de 250,00m (duzentos e cinquenta metros), iniciados a partir da laje de pouso e decolagem do heliponto, assimilando os usos existentes e alter disposto nos artigos 11 e 12 desta lei.

Parágrafo Único - A avaliação do nível de pressão sonora resultante das operações do heliponto ou, do heliponto 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:

- O ruido emitido pelo helicóptero não pode ultrapassar o limite máximo de 95 db (A) para pouso e decolagem distâncias a ser definida por ato regulamentador;
- O número de pouso e decolagens diárias autorizadas para um heliponto ou heliponto fica condicionado à analisado no parágrafo único do artigo 13, de forma a compatibilizar o nível de pressão sonora ocasionado pelo operador, com o limite máximo permitido para a zona de uso de implantação;
- A existência de mais de um heliponto, ou de heliponto nas imediações do móvel objeto de análise, de consideradas para o estabelecimento do número de pouso e decolagens permitidos para o heliponto ou heliponto 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 um 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 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, helipontos e helipontos somente poderão ser utilizadas mediante licença de funcionamento expedida pela Subprefeitura competente, condicionada ao atendimento de regras de segurança e 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 Municipal tiver maior 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 helipontos, helipontos 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, deverá ser apresentada à ANAC, dos trimestres, enviados à Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, conforme dispõe o item 2.I do capítulo 2 da Resolução 166/2001, contendo todos os dados e documentações que foram efetuados no heliponto, durante considerado.

§ 6º Caso a operação do aeródromo, heliponto ou heliporto venha a interferir no tráfego de aeroportos e aéreos, o mesmo poderá ser objeto de restrições de operação, podendo inclusive, ter o seu registro junto à licença de funcionamento municipal cancelada.

Art. 17 - Nenhum aeródromo privado, heliponto, heliporto ou similar poderá ser construído ou ter suas características e/ou operacionais modificadas sem a prévia autorização da Prefeitura Municipal de São Paulo e da Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Art. 18 - Os responsáveis por aeródromos, helipontos, heliportos e similares instalados em imóveis que já obtiveram a data anterior à da publicação desta lei, Certificado de Conclusão com essa atividade, deverão solicitar a licenciamento a que se refere o artigo 16, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias contados da regulamentação. Parágrafo único. Os Responsáveis por aeródromos, helipontos, heliportos, 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 compra de sua implantação à CAEPS - Comissão de Análise Integrada de Projetos de Edificações e de Parcelamento do análsis e implantação do heliponto dentro dos critérios desta lei e encaminhar 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 de 30 (trinta) dias, contados a partir da data da respectiva publicação, sua regularização ao órgão municipal 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 desacordo 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 poderá ser utilizado.

Art. 19 - Faltos os prazos estabelecidos no artigo 18, o não atendimento às disposições desta lei configurará irregularidade, que sujeitará o infrator à imposição das seguintes medidas e penalidades, sem prejuízo da cominações legais aplicáveis:

I - intimação para apresentar, no prazo de 5 (Cinco) dias, os documentos que comprovem a adoção das 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, atualizado pela variação do Índice de Preços ao Consumidor - 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, devem ser adotadas as seguintes providências:

a) Cessação compulsória da atividade mediante comunicação à Agência Nacional de Aviação - ANAC, para as preceitivas;

b) Encaminhamento do respectivo processo administrativo ao Departamento Judicial da Procuradoria Geral do Município, da Secretaria dos Negócios Jurídicos, com vistas à proposta de ação judicial.

§ 1º - Para os efeitos desta lei, considerar-se infrator o proprietário ou o possuidor do imóvel, bem como seus ocupantes, 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 desrespeito à ordem administrativa de cessação compulsória da atividade ensejará desobediência e encaminhamento de "notícia criminal" à autoridade policial competente, sem prejuízo da adoção das demais medidas judiciais pertinentes.

Parágrafo Único - A ação fiscalizatória para os aeródromos, helipontos, heliportos e similares, instalados irregularmente após a edição desta lei, será desenvolvida conforme o disposto nos itens do artigo 19, sendo que a intimação por

Item 1, deverá solicitar a apresentação de licença de funcionamento no prazo de 30 dias, a partir da data da publicação da lei, no valor de R\$ 100.912,00.

Art. 21 - À Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTU, caberá decidir sobre os casos não previstos neste decreto 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 na 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 fiscalizatórios decorrentes de funcionamento irregular.

Art. 24 - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, quando necessário.

Art. 25 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sugestões ao PL

Entidades	Motivo	Proposta	Percentual	Observações
Defensoria São Paulo	51	22	43,14	
Sugestão da Helibrás, Sindicato Nacional Empresas Táxi 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	
Municípios	2	0	0,00	100
Total	100			

Artigo	Sugestões do Comitê da Aeronáutica - Sindicato Regional de Proteção ao Voo/SP	Comentário
1º	Questão: "número da expressão 'simileg'"	Sugestão aceita. O PL abrange aeródromos, helipontos e heliportos com o intuito de proporcionar à CTA a discussão e análise de todos estes tipos de atividade e não somente helicóptero.
8º	Questão: "sobre a propriedade de aeródromos num raio de 500 m de outro existente e regulamente aprovado pela Prefeitura"	Este artigo de cair um rito de proceder da outra aeródromo existente e que já está prevista na portaria 186/CM 01/1974, do Ministério da Aeronáutica. No PL, foi estabelecido o valor de 500 m, sendo que, após discussões, chegou-se ao conceito de círculo 400 m, que é o valor definido na norma aeronáutica.
8º	Substituir a cláusula a AJC nº 01/2005 pela figura geométrica que a mesma especifica	Sugestão aceita, será redescrito o artigo ficando com a seguinte redação: "Fica proibida a instalação de novos helipontos na área determinada pela AJC nº 01/2005, emitida pela ANAC, ou outra norma que vier sucedê-la."
9º	No item VII substituir a expressão "existentes em uma faixa aninhória de 500 m do local objeto do pedido de análise" por "existentes um uma faixa envolvente representada por um círculo centrado na posição geográfica do local citado, com raio de 500 m"	Somente foi mantida a redação, porém o sentido permanece o mesmo. O acréscimo da palavra <i>aninhória</i> não altera o sentido do texto.
9º	No item VII substituir a expressão "superfície de aproximação e saída" por "superfície de aproximação e descolagem"	Somente foi mantida a redação, porém o sentido permanece o mesmo
	No item IX substituir a palavra "descolagem" ficando só a <i>saída</i>	A questão do nível de proteção sonora encalha-se dentro das questões ambientais e de usofuncionalidade do texto, disciplinadas estas de responsabilidade municipal, conforme preconiza a Constituição Federal
9º	No item XI substituir a expressão "superfície de aproximação e saída" por "superfície de aproximação e descolagem"	A sugestão abrange somente helipontos, quando o texto do PL abrange aeródromos e similares
13º	Suprimir o parágrafo único com a rezação que a avaliação do nível de pressão sonora é de responsabilidade da ANAC	O artigo é previu a classificação da licença CBO contra interferências no tráfego aéreo
14º	Substituir a expressão "O pouso e decolagem de helicópteros temem contornadas a anterior aos seguintes parâmetros" por "A operação de helicópteros no heliponto fica condicionada a atender aos seguintes parâmetros"	Propõe que a licença fornecida pela Prefeitura poderá ger observada por alguma interferência ao tráfego aéreo iniciada durante vigência da licença de funcionamento
	Incluir no artigo 6º que a responsabilidade de verificar interferências no tráfego aéreo é de responsabilidade do SRPV/SP	Incluir no artigo 6º que a responsabilidade de verificar interferências no tráfego aéreo é de responsabilidade do SRPV/SP
	Questão: "número da expressão 'simileg'"	Sugestão aceita

Artigo: Sugestões do Conselho da Aeronáutica - Serviço Regional da Propriedade Intelectual - Vols SP

Comentários

Processo n° 13/2006

Assunto: Vols SP

Folha n° 1670 do
Processo n° 18/2006
Walter Lúcio G. Viana
Reg. 161.212

Protocolado em 18/06/2006
Pasta: 1671-00
Assunto: Projeto de Lei sobre Aeroportos
Assinatura: [Assinatura]

Sugestões ao Projeto de Lei sobre Aeroportos

PL nº em sugestões	PL nº em sugestões	ANAC	Competências
2º	2º	Entende que o PL define concursos de direito aeronáutico, regulando matéria de competência federal	
3º	3º	Concorda com o PL	
4º	4º	Concorda com o PL	
5º	5º	Concorda com o PL com a ressalva que assuntos técnicos e operacionais sejam regulamentados pela ANAC e COMAR	SAC/PL
6º	6º	Concorda com o PL com as ressalvas de que estabelecer distância mínima entre heliportos e outras blindades são matéria de competência federal	PL
7º	7º	Entende que regular a excepcionalidade de instalações de heliportos em heliportos em hospitais, órgãos públicos da policiamento e segurança e em imóveis de administração pública federal, estadual e municipal é matéria de competência federal	PL
8º	8º	Entende que a proibição de instalação de novos heliportos na área determinada pela AIC nº 09/2005 é matéria de competência federal	PL
9º	9º	Concorda com o PL com a ressalva que a definição de recuo é matéria de competência federal	PL
10º	10º	Entende que definir dimensões e posições de lotes, prazo para renovação da licença de funcionamento e horário de funcionamento é matéria de competência federal	PL
11º	11º	Concorda com o PL com a ressalva que esses temas relativos ao uso e uso autorizado são matéria de competência federal	
12º	ao 11º	Incorporado	
13º	ao 11º	Incorporado	
14º	12º	Entende que regular assuntos relativos ao uso autorizado é matéria de competência federal	PL
15º	13º	Entende que autorizar o uso como heliportos, em caso de interesse público, seguirá norma pública, necessidade ou interesse público, de tales de empreendimentos aprovadas como tal é matéria de competência federal	
16º	14º	Concorda com o PL com a ressalva que o caráter precário e a natureza da licença de funcionamento são matérias de competência federal	PL
17º	15º	Entende que modificação dos heliportos e helipontos são matéria de competência federal	PL
18º ao 25º	18º ao 25º	Concorda com o PL	

Número	Sugestão da Hallbréa, Sindicato Nacional Empresas Táxi, Aeródromo, Transporte e Aeroportos, Brasileira de Aviação Geral e Radiodifusão Brasileira de Pilotos e de Helicópteros	Comentários
1º	Retirar a expressão "embarcações", mantendo somente helicópteros e helipontos na abrangência do PL	Sugestão aceita. O PL abrange aeródromos, helipontos e helipontos com o intuito de proporcionar à CTAU a discussão e análise de todos estes tipos de utilizada e não somente heliponto.
2º	Clar a Lei Federal 7385 - Código Brasileiro de Aeronáutica - como limite das definições, além de outras que vierem subsequentes	Sugestão já contemplada originalmente. As definições questionadas foram extraídas das normas federais sobre o tema (portaria 18/GM 5 de 14/02/74 e 114/GM 5 de 06/12/1987) e normas técnicas AENT sobre o tema nulo.
3º	Adicionar a expressão "no solo" na definição de área de pouso e de descolagem de helicópteros	O PL utiliza a definição constante na portaria 18/GM 5 do Comando da Aeronáutica
4º	Manter somente as definições de áreas de pouso e descolagem de emergência para helicópteros, nível de pressão sonora, decibel e nível de pressão sonora em dB(A), subtraindo as demais definições	Foram definidas novas e variáveis que fazem parte do licenciamento proposto para os aeródromos
5º	Suprimir o artigo por entender que está autorizando a obrigatoriedade de 400 pernoiteiros de incompatibilidade dos quadros 2C, 2E e 2H, que só é parte da lei 13.835/2004, no artigo 3º.	O artigo enfatiza e especifica quais quadros anexos à lei 13.835/2004 devem ser atendidos com o intuito de ser mais claro.
6º	Incluir parágrafo enfatizando que o trânsito de aeronaves e similares na Prefeitura é o estabelecido no artigo 16 do PL	A sugestão já está prevista nos artigos 9º e 16 do PL, e 9º 14 na versão revista.
7º	Manter a proibição de aeródromos e similares somente nas ZPDS, ZLT e ZEPAC, exceto em horário de turismo classificadas como nR4 e em todas edificações utilizadas para edifício (P1, R2h e R2v), liberando nas demais zonas.	O PL restringe a instalação de aeródromos e similares em veículos locais e zonas da cidade, conforme prevista o artigo 158 da lei 13.835/2004 (entre elas ZER e vias locais de zonas mistas, etc)
8º	Emitir o raio que resulta da aprovação de aeródromos e similares de 500 para 100 m de outro existente e aprovado pela Prefeitura	Está sendo criado um raios de proteção de outro aeródromo existente e aprovado já está prevista na portaria 18/GM 5/1974, do Ministério da Aeronáutica. No PL, já autorizado o valor de 500 m, sendo que, após discussões, chegar-se ao consenso de estender 400 m, que é o valor definido na norma aeronáutica
9º	Diminuir o raios que resulta da aprovação de aeródromos e similares de 500 para 200 m do perímetro das ZER e ZEP	Foi adotada a faixa de 500 m visando garantir maior segurança e conforto acústico aos moradores de áreas exclusivamente residenciais
10º	Diminuir o raios que resulta da aprovação de aeródromos e similares de 500 para 200 m de estabelecimentos de ensino, de educação pré-escolar, faculdades, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, praias-sociedade, creches, asilos, orfanatos, famílias, casas de repouso e geriátricas, lentes, antenas ou demais equipamentos urbanos de interesse público existentes	Foi adotada o raios de 500 m visando garantir maior segurança e conforto acústico aos usuários das instalações existentes
11º	A existência das atividades listadas acima devem constar do EIV e caberá à CTAU, ouvida à CAEPE, a delimitação de distâncias e segurança observadas das respectivas instalações	A sugestão já está prevista no parágrafo único do artigo 6º do PL

Folha nº 1632 do
Processo nº 18/2006
Waldemar Cid Góes
Rog. 100.012

Sugestão da Mônusas, Sindicato Metalúrgico Nacional Engenheiros, Técni. Artesão, TAM, Até o momento, Sindicato Brasileiro de Aviação Civil e Assentado Brasileiro de Pilotos de Helicópteros	Comunhão	<p>A aprovação do projeto para instalação e operação de heliponto em uma área existente e dentro de um aéreo de regulamentado depende sempre da aprovação da CTAU, após o envio da CAEPS a respeito.</p> <p>Subsidiar a expressão "vá proibida" por "até que haja luto" pronunciamento da ANAC"</p>	<p>Este é a ideia de criar um ralo de proteção de ouro aeronáutico existente e aprovado já está prevista na portaria 164/94/5/1074, do Ministério da Aeronáutica. O PL foi aprovado 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> <p>Sugestão aceita. Será encaminhado o edital licitando com a seguinte redação: "Fica proibida a instalação de novos helipontos na área determinada pelo AIC nº 04/2005, emitida pela ANAC, ou outra norma que vier sucedê-la".</p>
8*	Diminuir de 10 para 5 m o resguardo entre das laterais do heliponto	<p>A exigência de resguardo de 10 m entre as laterais as laterais das estruturas e o heliponto é aceitável e justificável. A exigência de resguardo de 5 m é aceitável. O litorâneo apresentado no artigo 9º será alterado, determinando que o resguardo em implantação, construir ou reformar deve ser imediatamente substituir a CTAU uma diretiva prévia, sendo que comentei após essa etapa o interessado deverá procurar a ANAC</p>	<p>Sugestão aceita. O litorâneo apresentado no artigo 9º será alterado, determinando que o resguardo em implantação, construir ou reformar deve ser imediatamente substituir a CTAU uma diretiva prévia, sendo que comentei após essa etapa o interessado deverá procurar a ANAC</p>
9*	Ajustar o litorâneo de aprovação, sendo que inicialmente o interessado deverá aprovar o pedido na Prefeitura e depois na ANAC	<p>Diminuir de 500 para 200 m a faixa envolvente apresentada na Janela de submissão, que contém os helipontos, estabelecimentos de ensino setorizado, de educação pré-escolar, faculdades, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, pronto-socorros, creches, aéreos, infantários, sanitários, casas de repouso e geriátricas, torres, antenas e demais equipamentos urbanos de interesses públicos exigentes</p> <p>Reafinar a exigência da apresentação do nível de ruído do helicóptero de projeto</p> <p>Acrescentar na lista de documentários a serem entregues uma proposta de horário de funcionamento para emissão e deliberação da CTAU</p>	<p>Foi adotada a faixa de 500 m usando garantir manutenção diárias técnicas e CAIEPS e CTAU parte ambas suas decisões e para manter a relação establecida no artigo 5º</p> <p>O nível de ruído do helicóptero do projeto é um dado técnico de fundamental importância para afixação do EIV.</p> <p>A sugestão já está prevista pelo artigo 10 do PL já prevê horários de funcionamento para os aeródromos</p> <p>O aeroporto regulu helipontos e helipontos, pois, segundo a portaria 164/94/5 de 16/02/74, helipontos são helipontos públicos dotados de pátio de estacionamento, estação de passageiros, locais de abastecimento e manutenção, etc. Assim, o HELICÓPTERO é classificado para aeronáutica como um heliponto polo, apesar de ter todas as facilidades de um heliponto, é programada privada</p> <p>A licença de funcionamento é necessária para todos os aeródromos não residenciais na Cidade.</p> <p>O PL prevê horários de funcionamento para helipontos e helipontos e visando definir uniformes para uniformizar e emitir as decisões da CTAU. Assim disso, em cabos especiais, a CTAU pode ser autorizar horários mais restritivos que aqueles previstos no PL</p>
10*	Reafiar a obrigatoriedade de licença de funcionamento para helipontos	<p>Propõe que o artigo 9º mantenha a exigência de licença de funcionamento para helipontos</p> <p>Reafiar a obrigatoriedade de licença de funcionamento para helipontos e helipontos, prevendo que a CTAU determina estes horários</p>	

Folha nº 16/23 00
Processo nº 131/2006
Assinatura: O. Viana
Pág. 160.812

Sugestão da Helipôrto: Sindicato Nacional dos Engenheiros, Técnicos e Afins de Helipôrto
Associação Brasileira de Aviação Geral e Associação dos Brasileiros de Helipôrto

Comentários

11*	Substituir a expressão "ruído" por "estimativa do ruído" no item (e)	Item (e) cobra a apresentação do nível da prestação sonora (ruído) do helicóptero de projeto, todonho, tanto faz apresentar o nível da prestação sonora do helicóptero de projeto como a estimativa do nível de ruído sonoro de mesmo	Éste édito de criar um raiô de proteção de outro aeródromo existente é aprovado é este prevista na portaria 18/GM SR/1974, do Ministério da Aeronáutica. No PL foi adotado o valor de 600 m, sendo que, após discussões, chegou-se ao cônsmo de estipular 400 m, que é o valor definido na norma aeronáutica.
12*	Diminuir de 500 para 200 m a distância dos aeródromos existentes à partir do aeródromo em estudo	Diminuir de 250 para 200 m o raiô de abrangência do EIV a partir do aeródromo em estudo	Foi adotada o raiô de 250 m vendo gerar maiores danos leves nos CAAEPS e CTU para obterem suas decisões.
13*	Substituir a expressão "avaliação do nível de prestação sonora" por "avaliação da estimativa do nível de prestação sonora"	Substituir a expressão "avaliação do nível de prestação sonora" por "avaliação da estimativa do nível de prestação sonora"	O que o artigo solicita é um estudo técnico do nível da prestação sonora resultante da operação do aeródromo, tanto faz apresentar a estimativa ou o nível de prestação sonora real.
14*	Retirar do artigo o limite máximo de ruído emitido pelo helicóptero de 95 dB(A) durante o pouso e decolagem	Retirar do artigo o limite máximo de ruído emitido pelo helicóptero de 95 dB(A) durante o pouso e decolagem	Valeu adotado após reuniões e consultas com profissionais especializados no tema.
15*	Mudar o limite de aprovação de aeródromo, 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.	Criação de um atestado de regularidade do aeródromo	Sugestão aceita. O novo limite previsto no PL é: 1) Pronunciamento da CTU; 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.
16*	Acetar como documento comprobatório de regularidade junto à Prefeitura à portaria de homologação do registro no Departamento de Aviação Civil/ANAC	Acetar como documento comprobatório de regularidade junto à Prefeitura à portaria de homologação do registro no Departamento de Aviação Civil/ANAC	A licença de funcionamento faz a função de atestado de regularidade. Atualmente existem, aproximadamente, 230 helipontos com a portaria da DAC e 76 desse com regularidade na Prefeitura.
17*	Aumentar de 30 para 60 dias o prazo para regulamentação de aeródromos regulares	Considerar como helipontos irregulares somente aqueles instalados após a aprovação do PL	Sugestão aceita
20*	Considerar como helipontos irregulares somente aqueles instalados após a aprovação do PL	Aluakments existem, aproximadamente, 230 helipontos com a portaria da DAC e 76 desse com regularidade na Prefeitura.	
21*	Propõe que a ANAC seja consultada e instante um representante para 43 reuniões que irão em ce aeródromos		Sugestão aceita

Folha n° 16.74.80
Processo n° 18/2006
Washington G. Vieira
Reg. 100.512

Sugestões ao Projeto de Lei sobre Aeródromos

Revisão 01 (Reunião interna de 20/3/07)

Artigo	Sugestão do Comando da Aeronáutica - Quadro Comendo, Alvaro Regional	Comentário
1º	Incluir a definição "área de pouso ocasional": área de dimensões definidas, que poderá ser usada em caráter temporário, para pouso e decolagem de helicópteros mediante autorização prévia, espacial e piso/pista limitado"	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 essa definição no PL, a elaboração de um artigo que regulie as regras para áreas de pouso ocasional
2º	Altera: a definição de heliponto para "halipontos públicos definidos de instalações e facilidades para apoio de helicópteros e de embargos e desembargos de passageiros, tal como pátio de estacionamento, estação de passageiros, lojas de abastecimento, equipamentos de manutenção entre outros".	Sugestão aceita pois a definição de heliponto sugerida é a constante da portaria 18/GM 5 de 14/02/74

Alvaro
Comendo

Folha n° 1675 do
Processo n° 1812006
Washington O. Viana
Reg. 100-612

Artigo	Proposta	Conteúdo
1º.	Sugere limitar a altitude mínima de voo na cidade de São Paulo a 1500 pés Sugere limitação da velocidade máxima e da trajetória máxima do maior utilizada nos voos de helicópteros em área urbana. No artº de pouso em áreas próximas à residências, a aterrissagem deve ser feita a uma altura de 500 pés até 3000 m da área de propriedade e heliponto	As sugestões ditem respeito ao capitulo sobre, sendo que não regulamenta fiscalização de respostas da União. O PL abrange aeródromos, helipontos e heliportos com o intuito de proporcionar a CVM a discussão e análise de todos sobre o uso de aérodromo e voo dentro de heliponto.
2º.	Querilhamento de oligâmas de aérodromos, tais como exploração comercial, utilização em círculos comerciais, dimensões da área de pouso, do heliponto ou heliponto, operação de emergência, nível de pressão sonora e decibel.	As dimensões quebradas foram estabelecidas das normas federais sobre o tema (Portaria 167/05 5 de 14/02/2005 e 14/02/2005 5 de 05/12/1987) e normas técnicas ABNT sobre o tema sulido. Sera bilateral a delimitação de nível de pressão sonora em dB(A), presente no item XIX do artigo 2º, para nível de pressão sonora em dB(A), que é utilizada a discussão de pouso e pousos (p. ex. "A", conforme norma Brasileira ABNT) ou a que não subirá 40.
3º.	Querilhamento se os helipontos servem como R3 e se nella regra vale para todos ou não	De acordo com o artigo 167 da Lei nº 12.084/2004 e o quadro 02 anexo do decreto nº 45.817/2005, os helipontos e heliportos são classificados como R3. No PL será clara que todos serão classificados e analisados como R3.
4º.	Querilhamento da validade das pendentes da incompatibilidade das quedas 030C, 20E e 20H, anexas à parte III da lei nº 13.895/2004, nos aérodromos, helipontos e heliportos.	Os permissões de incompatibilidade de quedas nos quadros 020C, 020E e 020H, anexos à parte III da lei 13.895/2004 só são válidas se não forem legalmente aplicadas.
5º.	Sugere que as diretrizes previas para construção, reforma e implantação de aeródromos, helipontos e heliportos sejam definidas por meio do executivo, de maneira detalhada, e não pela CTAU.	Conforme artigo 168 da lei nº 13.895/2004, os usos e aérodromos nº3 devem ser submetidos à CTAU.
6º.	Querilhamento das diretrizes estabelecidas pela CTAU, alegando que o artigo 168 da lei nº 13.895/2004, é ilegal para tal ato.	De acordo com o artigo 288 da lei nº 13.430, a CTAU possui competência legal para emitir leis diretrizes de que trata o artigo 168.
7º.	Sugere reescritas e práticas "no caput" da alínea	O artigo 6º trata da fragmentação, contratação e reforma de helipontos e heliportos. A operação de helipontos é regulada no artigo 16º do PL.
8º.	Inclusão do parágrafo prevendo que não é local onde a aterrissada não é permitida, sendo o prazo de 80 dias para a extinção completa da mesma.	A sugestão já está prevista no artigo 19 do PL e 17 na redação redonda.
9º.	Permitir a aterrissada em heliports de turismo?	Secretaria será permitido a aterrissada nos heliports de turismo das 21.19.2005. Nestas zonas é que os heliports são de grande dimensão, proporcionando que a aterrissada seja realizada com maior conforto, lembrando que somente 1000 permitidos nos horários de levar e trazer a turismo, proporcionando um maior incentivo a ocupação legal destas áreas. No PL, está incorreto a utilização "turismo" localizando "nossas zonas" em detrimento a texto mais claro.
10º.	Aumentar a proibição para uma área de 1.500 m ao longo das 2ER e 2ERs.	A sugestão de aumentar a área de proibição de 500 para 1.500 m também é maior respeito à natureza.
11º.	Indicação das 2TL - Zonas de Transição linear na área de proteção.	A sugestão de incluir a 2TL - Zona de Transição Linear na área de proteção das 2ER e 2ERs.

Folha nº 16/26 do
Processo nº 16/2005
Data: 13/03/2008
Assinatura: C. Viana

Artigo:	Sugestões do Município Centro São Paulo	<p>Alimentar a restrição de instalação para vias com largura inferior a 20 m</p> <p>Res. nº min. de distância de 1.500 m entre um heliponto ou heliponto</p> <p>Autônomo do voo para 1.500 m dos estabelecimentos citados no item XVII</p> <p>gº</p>	<p>Proibição da instalação em estabelecimento de ensino, de educação pré-escolar, 1º ciclo das escolas, estabelecimentos de ensino regular, maternais, jardins-sorvetes, creches, salões, teatros, salões de reuniões, casas de repouso e pensões, museus, bibliotecas e demais equipamentos urbanos de interesse público existentes</p> <p>Fixação do parâmetro único de aterro, o qual interoperaria a CTU e diretriz suplementar à CTU-XVII</p> <p>gº</p>	<p>Sugere proibir a instalação de estruturas nos locais proscrições no artigo 1º, com exceção dos locais apontados no item XVII do mesmo artigo</p> <p>Reservação das helipontes existentes no perímetro estabelecido no artigo</p>	<p>Autônomo das regras de fronte, fundo e largura de 10 m para 50 m</p> <p>Conveniente permitir a instalação de estruturas em edifícios com mais de 50 m de altura</p> <p>gº</p>	<p>Autônomo das regras de fronte, fundo e largura de 10 m para 50 m</p> <p>Conveniente permitir a instalação em edifícios com mais de 50 m de altura</p> <p>gº</p>	<p>Autônomo das regras de fronte, fundo e largura de 10 m para 50 m</p> <p>Conveniente permitir a instalação em edifícios com mais de 50 m de altura</p> <p>gº</p>	<p>Autônomo das regras de fronte, fundo e largura de 10 m para 50 m</p> <p>Conveniente permitir a instalação em edifícios com mais de 50 m de altura</p> <p>gº</p>	<p>Autônomo das regras de fronte, fundo e largura de 10 m para 50 m</p> <p>Conveniente permitir a instalação em edifícios com mais de 50 m de altura</p> <p>gº</p>

Processo nº 18/2006
Município O. Vianna
100.011-000-000-000-000-0

18/6/2006
18/6/2006
18/6/2006
18/6/2006
18/6/2006

Sugestão nº 18/2006
Sugestão nº 18/2006

18/6/2006
18/6/2006
18/6/2006
18/6/2006
18/6/2006

Supressão do Município Detendo São Paulo

Comentários

		A supressão de aumentaria os riscos de fogo, furtos e latentes, de 10 para 50 m, caso de maior estudo técnico.
		Desnecessário, pois as gerais maia horizontais. O estudo de viabilidade ambiental já está previsto no relatório das ciudades (lei federal) e nas reuniões do plenário Unifor e plenários regionais, inclusive com os parlamentos e senadores. O outro documento sugerido não está previsto em nenhum ordenamento legal.
		Quaisquer diferença de o estudo de viabilidade ambiental deveria ser referido ao estudo da manutenção da funcionalidade dos helipontos e heliportos, das 5 às 23 h das 7 às 20 h.
		Quaisquer diferença de viabilidade ambiental do heliponto de 20h para 7 às 20h, não deve ser levado em consideração, de acordo com o PL, a diferença mudaria no uso da aeronave que imobilizaria o heliponto.
		Explique os parâmetros de incompatibilidade das questões 2/C, 2/E e 2/H, observados
		Brasilimperial, 2010, o estudo da manutenção da funcionalidade dos helipontos e heliportos, das 5 às 23 h das 7 às 20 h.
		Os helipontos e similares somente podem ser utilizados em ZP1, limitando a funcionalidade das unidades de helipontos em PL.
		A funcionalidade das unidades de helipontos é a portaria da ANAC possui caráter precário, podendo ser revogada, caso ocorra mudanças no relatório da edificação ou remoção ou italiano aeroporto.
		O parâmetro de incompatibilidade descreve nos quadros 02/C, 02/E e 02/H, anexos à parte III da Lei 13.856/2004 não considerado e com previsão legal para sua execução.
		Algumas atividades, tais como hospitalar, funcional 1, em possuem como base a base de funcionamento da unidade principal sábado, domingo e feriados. Portanto, o PL deve migrar para preservar o meio ambiente urbano, como limitação de atividades de pessoas e veículos de funcionalidade.
		Sera mantida o horário previsto no PL, face a existibilidade do parqueamento de pessoas após as 20 h.
		O heliponto permanece não podem funcionar no período das 7 às 23 h da noite, com exceção das hospitais, unidades de administração pública, empresas e unidades públicas.
		Mostrar a expressão "horas da difesa límites de funcionamento da atividade principal" para "sábado e domingo e feriados"
		Qualquer diferença de funcionamento das helipontos, das 7 às 22 h para 7 às 20 h.
		Novo parágrafo produzido a poluição e deterioração de heliportos de quaisquer natureza das 20 h até as 7 h da noite seguinte.
		Substituir a expressão "desenvolvimento populacional" por "desenvolvimento populacional" e "administração populacional" pelo "desenvolvimento"
		Retirar o item que se refere a separação entre o horário de fundo e o horário de instalação da estrutura.
		Indicar parâmetro único dizendo que a separação do nível de pressão acústica deverá seguir o dispositivo: "nos níveis de helipontos brasilienses, bens como as disposições legais sobre o tema.
		Aumentar de 500 para 1.500 m a necessidade de céu livre das estruturas existentes no entorno do empreendimento.
		Relizar este estudo e informar ao setor 11.
		Constituição do nível máximo de ruído estabelecido de 95 dB(A) e uma distância de 1.500 m do heliponto.
		Conforme o que o nível máximo de ruído não poderá ultrapassar 95 dB(A) e uma distância de 1.500 m do heliponto.
		Alimentar no ruído é que deve ser relacionada a marca e modelo das heliportos e quaisquer pessoas transportadas no heliponto de pouso.
		O PL só está abordando o modelo de relatório elaborado pela ANAC.

Artigo	Sugestões do Movimento Unificado São Paulo	Comentários
Questão envolvendo a criação de servidores com competência técnica na Prefeitura para beneficiar os negócios	Sugestão para a ANAC fornecer a licença de funcionamento para o helicóptero para após a aeronave emitir uma certidão de atendimento às posturas municipais	Sendo realizados cunhados, pode qualificar o corpo técnico da Prefeitura. A ANAC já libera uma prorrogação de registo para o helicóptero no horário condicionando o seu funcionamento ao atendimento das demandas posturais federais, estaduais e municipais. A Prefeitura na certidão de atendimento de demandas prorrogadas que contemplam o atendimento das posturas municipais.
16º	Definição do que é "jovem deputado" ao sentido de conclusão	A expressão equivale ao de menor de idade de 18 anos de idade. A conclusão é de competência da ANAC e não da Prefeitura que aprova competência legal para anular ou aprovar os 13.895 que CAEIPS e CTU possuem.
17º	Revisão de CAEIPS e CTU da competência de fiscalizar e aprovar tal ato	Está previsto no artigo 158 da lei nº 13.895 que CAEIPS e CTU possuem competência legal para anular e aprovar os 13.895 que são os helicópteros de empresas de militares em apoio a de fiscalização do não cumprimento de as regras de uso.
18º	Criação de multa em dobro em caso de não cumprimento de instruções para regularizar a licença	Enquanto no CREA de representação relativa ao profissional, é necessário pelo conselho, não tem e implementação de helicóptero em desacordo com as posturas municipais.
19º	Enquadrar como menor de idade o proprietário de helicóptero que operar em helipontos municipais em caso de aeroporto	Sugestão aceita
		Sugestão aceita



MOVIMENTO DEFENDA SÃO PAULO

CNPJ - 71.562.159/0001-00

Ofício MDSP 01/07

São Paulo, 01 de fevereiro de 2007.

A
SEMPRA - 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 Defenda 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", esportando 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 às 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.

MOVIMENTO DEFENDA SÃO PAULO

CNPJ - 71.592.189/0001-00

Mantivemos reuniões com todos os órgãos envolvidos com a questão dos vôos de helicópteros e os respectivos helipontos/helipontos: Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Serviço Regional de Proteção ao Vôo (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:

- Definição clara das rotas dos corredores aéreos onde os helicópteros podem voar, eliminando, principalmente, os que passam sobre os bairros residenciais;
- Vôos parados de helicópteros por longos períodos, principalmente de emissoras de comunicação, tais como rádios e TVs;
- Horário de decolagem e pouso – principalmente no período noturno e finais de semana;
- Altura mínima de voo 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

Finalmente, reafirmamos nosso interesse no sentido de que as contribuições do Movimento Defenda São Paulo para o aperfeiçoamento do novo marco regulatório dos helipontos, sejam consideradas e acolhidas.

Colocamo-nos à disposição para qualquer esclarecimento necessário.

Atenciosamente,



Lucila Lacreta
Movimento Defenda 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 helipontos e helipontos elaborado pelo Grupo de Trabalho Intersecretarial constituído pela Portaria nº 19/SEMPRA/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, 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 vôos 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 Vôo - SRPV, Associação Brasileira de Pilotos de Helicópteros - ABRAFHE, 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, ABRAFHE e SEMPLA:

- Limite de horário dos vôos de helicópteros na cidade, restringindo-se ao intervalo das 7,00 hs às 20,00 hs;
- Proibição do vôo parado, muito utilizado pelos helicópteros dos meios de comunicação;
- Obediência da altura mínima de 500 pés nos vôos, 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 com 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 um 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, infrinjam 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 está 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 heliponto 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 do 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 heliports, 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 São 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 Luís 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 convênio onde, primeiramente, a Prefeitura verifique a viabilidade urbanística que permita a instalação/construção do heliponto 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. Nesses casos, não seria permitido o inicio 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

OServiço Regional de Proteção ao Vôo de São Paulo (SRPV), órgão ligado ao Comando da Aeronáutica, anunciou, há dias, que aumentará em 60 metros a altitude de voo dos helicópteros em 7 das 21 rotas de helicópteros que cruzam eldades da Grande São Paulo, numa tentativa de reduzir o incômodo provocado pelo barulho dos aparelhos. A partir de junho, a altitude rotativa 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 2006, 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 capital 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 desembarcar

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 Jaguari e Aeroporto de Congonhas, o SRPV coordena pelo menos 200 mil vôos de avião e 60 mil de helicópteros por ano. O congestionamento é tal que exigiu a instalação de um centro de controle exclusivo para vôos 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 sumamente 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 Defenda 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 consumida, para instalação e funcionamento de aeródromos, helipontos, 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 consumida, para instalação e funcionamento de aeródromos, helipontos, 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 dessa lei.

- a) estabelecer regras para *construção, instalação, reformas com ou sem ampliação, para instalação dos aeródromos, helipontos e helipontos*, ou seja, estabelecer regras para a parte física do aeródromo, helipontos e helipontos e similares,
- b) estabelecer regras para o *funcionamento* destes usos.

Acrescentar 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 poucos 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, helipontos 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:

L AERÓDROMO: toda área destinada a pouso, decolagem e movimento de aeronaves.

II AERÓDROMO PRIVADO: aeródromo civil que só poderá ser utilizado com permissão de seu proprietário, sendo vedada sua exploração comercial (2).

III. HELIPONTO: Aeródromo destinando 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 (2).

Inciso II e JV – Esclarecer: o que se entende por exploração comercial (II) e utilização e caráter comercial (JV)? Quem fará o controle?

V. HELIOPORTOS: 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, aterragens de manobra, etc.

VI. ÁREA DE POUSO E DECOLAGEM: área do heliponto ou heliporto, com dimensões definidas, onde o helicóptero pode pousar e decolar.

Inciso VI – Onde constam as dimensões definidas da área de pouso e decolagem? Fazer referência onde estão relacionadas tais 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 competência.

VIII CORREDOR AÉREO DE CIRCULAÇÃO DE HELICÓPTEROS (CH): espaço aéreo para o qual devem ser concedidas flutuações de velocidade.

IX OPERAÇÃO PIMENTA, quando realizada, terá como resultado a extinção da organização.

X OPERAÇÃO NOTURNA — 2000-2001 — 2001-2002 — 2002-2003 — 2003-2004

XL. NÍVEL DE PRESSÃO SONORA: relação logarítmica entre dois valores de pressão sonora, um dos quais é tomado como referência.

XII. DECIBEL: 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 expressão na mesma unidade.

XII. 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 redução 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, helipontos, 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 helipontos, 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, helipontos, helipontos e similares, deverão obedecer aos parâmetros de incomodidade descritos nos Quadros 2C, 2E a 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 a 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, helipontos, 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, helipontos 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 - CAIEPS, 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, helipontos e helipontos devem 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 - EIVI/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 lindas;

V. nas zonas exclusivamente residenciais de proteção ambiental - ZEPaM e faces de quadras a elas lindas;

Item IV e V - Retirar "faces de quadras" ficando a redação "quadras lindas, atendida a faixa de 1.500 (um mil e quinhentos) 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 heliponto existente e regularmente aprovado pela Prefeitura Municipal de São Paulo.

XVI. Em todas as edificações utilizadas para uso residencial, categorias RI, RH e RV;

Itens XIV, XV e XVII: Estabelecer faixa ou raio mínimo de 1.500 metros para distâncias destas zonas ou entre aeródromos, helipontos 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 Vizinhança e caberá à CTIU, ouvida a CAJEPIS, a determinação das distâncias a serem observadas das respectivas atividades, em função da localização das mesmas, do tipo de heliponto e do ruído previsto para o mesmo, considerando o helicóptero padrão da 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 - CTIU, 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 quadras 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 pouso 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 anelatória 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 anelatória 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 solda, com obstáculos abaixo destas;

XII. Apresentar corte transversal contendo as superfícies de transição, com obstáculos abaixo destas;

XI e XII - *Definir "superfícies de aproximação, solda 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 accidentais 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. Socante podendo 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 divisa 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 a 2H, anexos à parte III da Lei nº 13.885/04.

VI - Relacionar quais são os parâmetros de incomodidade que deverão ser obedecidos desta lei. A simples remissão para os Quadros 2C, 2E a 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 feita 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 pouso 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 pouso 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 poucos e decolagem em helipontos privados.

§ 2º- O horário de funcionamento de helipontos privados localizados no território do Município de São Paulo, destinados apenas a poucos e decolagens de helicópteros, deverá ser em todos os dias úteis de funcionamento da atividade principal, das 7(aete) 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 - CTLU 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, poucos e decolagem de helicópteros de qualquer natureza das 20hs às 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 (um 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 Vizinhança - 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 Vizinhança - 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 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 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:

- I 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 72 decibéis, a uma distância 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 pouso 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 ocasionado 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 pouso 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 em 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 faixas 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, heliports 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 do 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 no 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, heliports e similares, deverá ser reavaliada a implantação da atividade, que poderá até mesmo ter seu registro, e a consequente Licença de Funcionamento, cancelado.

§ 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 pouso 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 pouso 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 heliponto venha a interferir no tráfego de aeroportos e aeródromos públicos, o mesmo poderá ser objeto de restrições de operação, podendo inclusive, ter o seu registro junto à ANAC e sua licença de funcionamento municipal cancelada.

Art. 17 – Nenhum aeródromo privado, heliponto, 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, helipontos, 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.

A acrescentar: Aos que estiverem construídos em áreas vedadas, "a construção de novos aeródromos, helipontos, helipontos e similares será dado um prazo para que suspendam suas atividades."

Parágrafo único. Os responsáveis por aeródromos, helipontos, helipontos, ou similares, instalados em imóveis que não obtiveram Certificado de Conclusão, ou documento equivalente, com essa atividade deverão:

Esclarecer: 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 CAIEPS - 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 à 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 Acto 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 Setimpa. Entendemos que a CAIEPS não deveria ter esta competência, nem ser rotina da CTLU aprovar.

Art. 19 - Faldas 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 dia de constatação 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 de 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.

Art. 20 - O desrespeito à ordem administrativa de cessação compulsória da atividade ensejará 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, helipontos, helipontos e similares, instalados irregularmente após a edição desta lei, será desenvolvida conforme o disposto nos itens do artigo 19, sendo que a multação prevista no item 1, deverá solicitar a apresentação da licença de funcionamento no prazo de 5 (Cinco) dias.

Art. 21 - À Câmara Técnica da 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 decretos 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 DEFENDA SÃO PAULO

CNPJ - 71.582.189/0001-06

Ofício MDSP 08/07

São Paulo, 01 de março de 2007.

À

SEMPRA - 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 Defenda 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, neste oportunidade, que a Sempa ao elaborar o citado PL, imponha doravante como altitude mínima permitida para os vôos 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 vôos 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.



MOVIMENTO DEFENDA SÃO PAULO

CNPJ - 71.582.159/0001-00

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 vôos 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 consideradas e acolhidos pelos nossos gestores públicos..

Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos necessários.

Atenciosamente,

Lucília Lacreta
Movimento Defenda São Paulo
Diretoria Técnica e de Planejamento



MOVIMENTO DEFENDA SÃO PAULO

CNPJ - 71.582.159/0001-00

Ofício MDSP-29/07

São Paulo, 12 de setembro de 2007

Exmo. Sr.

Vereador Dr. Farhat

D.O. Presidente da CPE do Aeroporto de Congonhas
Câmara Municipal de São Paulo - CMSP
São Paulo - SP

Assunto: HELIPONTOS/HELICÓPTEROS: ROTAS, SORREVÔOS E LEGISLAÇÃO

Senhor Presidente da CPE da CMSP:

O Movimento Defenda 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 Defenda São Paulo sobre o PL elaborado pelo GT da Portaria nº 19/SEMPRA/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.)



MOVIMENTO DEFENDA SÃO PAULO

CNPJ - 71.542.159/0001-00

- 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 (01fl.)
- 9- Ofício MDSP 08/06 ao Sr. Secretário de SEMPLA, manifesta interesse em colaborar com o GT da Portaria nº 19/SEMPPLA/2006 (01 fl.)
- 10-Ofício MDSP 18/06 ao Sr. Secretário de SEMPLA, solicitando conhecer os resultados do GT da Portaria nº 19/SEMPPLA/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 da construção da nova torre de comando do Aeroporto de Congonhas (01 fl.)
- 13-Cartilha de "Programa de Redução de Ruido" elaborada pela Helicopter Association International (14 fls.)
- 14-CD contendo filme com as "Novas Rotas da 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 Lacretta
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 Defenda 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
Analise preliminar**

**Estudo de Impacto Ambiental - EIA Vol.1 e 2
Relatorio 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

Analise 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 Sao Paulo :

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 paginas (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 analise detalhada do **Volume 1 Estudo de Impacto Ambiental – EIA**, apresentado nas paginas 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 pagina (520) do referido volume, são apresentadas classificações subjetivas da importância dos vários Impactos Ambientais do aeroporto de Congonhas na situação atual.

Na pagina (556), temos o seguinte texto desenvolvido pela empresa **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda:**

Prognostico 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 inicio 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 ANALISE 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 Analise 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, consequentemente, 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 metereológicos, hidrológicos e outros, tais como Secretarias de Estado, IBGE, biblioteca, museus históricos, consulta a organizações não governamentais, a própria comunidade, dados de planejamento do orgao interessado e originador do projeto, dados de mercado, estudos de viabilidade, etc.

Estudo e analise 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 analise 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 EXPANSÃO 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 está 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 Délia 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."

Dante 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 m² por passageiro, para as horas de pico, enquanto Congonhas oferecia 3 m²;
- 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 pagina (556), temos o seguinte texto desenvolvido pela empresa **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda:**

Prognostico 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 decisao pela ampliaçao da pista com seus impactos.

Tal analise certamente deve considerar, **LIMITAÇÃO DOS PESOS E MODELOS DE AERONAVES** para pouso no aeroporto de Congonhas, pois dessa forma a quantidade de pista necessaria para pouso e decolagens sera menor, permitindo assim, que uma parte da pista atual seja considerada area de escape.

Tal medida, implica somente em modificações / alterações nos metodos de gestao 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 analise 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 nao foi levado em conta pela **VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda**, em suas consideraçoes.

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 IMPACO AMBIENTAL.

Pressupõe que todas as etapas necessárias, foram / estão sendo discorridas 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, atraves de ante-projetos, estudos tecnicos, topograficos e geograficos de ordem generica.

Tais informações devem servir de base para a elaboraçao dos Estudos de Impacto Ambiental – EIA.

A Analise 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 tecnicos da ideia de ampliação da pista do aeroporto de Congonhas, com a consequente geraçao de documentos basicos para elaboraçao de edital de concorrencia para contrataçao de empresa especializada em Estudos de Impacto Ambiental.
- b. Reconhecimento da necessidade de **AIA**, por parte da INFRERO, e definição do âmbito dos estudos (Scoping) através de especificação detalhada, das atividades necessárias, bem como seus objetivos específicos em relaçao 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 apos 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 publica.**
- i. **Decisão/licenciamento;**
- j. **Monitorizarão/auditoria das obras necessárias.**

6. CONCLUSÃO DA ANALISE:

No volume 1, as considerações sobre ruído e suas medições, deixam duvidas para se tomar qualquer tipo de decisão técnica.

As demais partes o Volume 1, sao compilação de dados fornecidos pela INFRAERO, atendendo as exigencias da CONAMA quanto, **[Tomada de dados secundários (a partir de documentos existentes)], nao atendendo** exigencias da CONAMA, quanto a **[Tomada de dados primarios (em campo)]**, conforme legislação pertinente e de acordo com item **(5. PREMISSAS UTILIZADAS NA ANALISE DO MATERIAL APRESENTADO)**, desta analise.

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 descriptivos, 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 ate 2020 da INFRAERO, (EIA Volume 1 pag. 79 item 2.11), devera 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 analise de cenários, não é conclusivo sob a ótica de EXPANDIR OU NAO 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 mantem no mesmo angulo 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 calculo de ruido apresentado, a alteração (se houver), sera imperceptivel ao ouvido humano, em função dos ruidos 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 explanações 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 às 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 OBRIGAÇOES 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 apesar 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 diretrivas 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 varias audiências e vários ajustes no projeto original, inclusive, concluir-se, apesar 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 inicio 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 analise efetuada, consegue-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 analise 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 analise determinou que o mesmo é incompleto, vago em seu conteúdo e não atende ao objetivo a que se destina que é apresentar **Analise 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 varios topicos 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**, Relatorio de Impacto Ambiental - **RIMA**, pelas suas precariedades apresentadas.

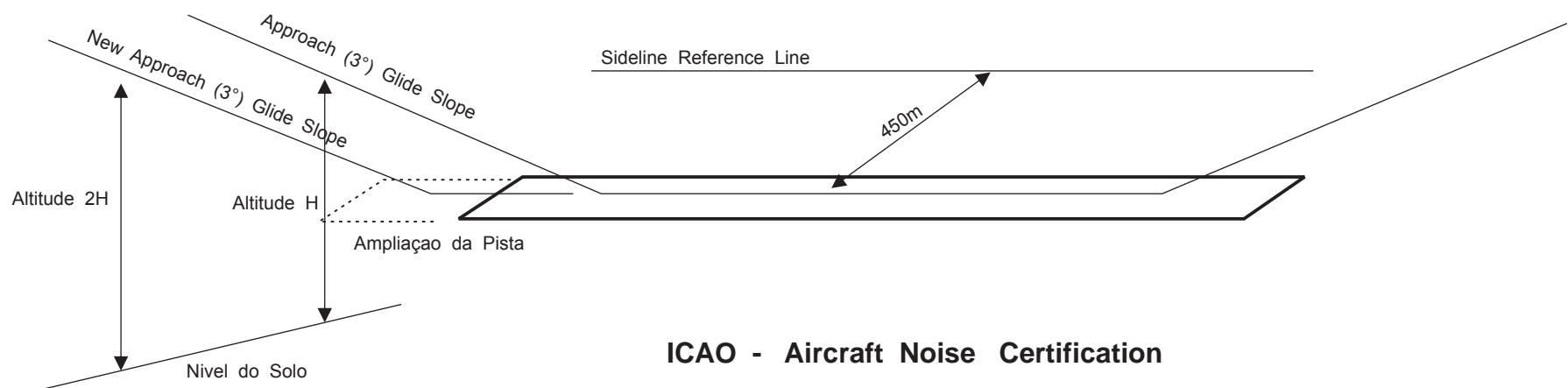
Considerando as gravidades detectadas nesta analise preliminar, as entidades pedem que seja novamente contratado um novo Estudo de Impacto Ambiental – EIA, e respectivo Relatorio de Impacto Ambiental - RIMA, com vistas a corrigir as distorções do material analisado.

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 Relatorio 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



Considerações:

Calculo da redução de ruído se ao alongar a pista, no ponto de aproximação considerado temos (2H), o dobro da altitude que tínhamos anteriamente (H).

Supondo um ruído de aproximação de (75EPNdB) na situação original com altitude (H).

O novo ruído de aproximação sera (75EPNdB - diminuição de ruído pela diferença de altitude)

Diminuição de ruído pela diferença de altitude = $10 \times \log 2H/H$

$$\log 2H/H = \log 2 = 0.3$$

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 sera (75 - 3) = (72EPNdB)

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

Avaliaçao preliminar do **Estudo de Impacto Ambiental para o Aeroporto de Congonhas**.
Volumes conseguidos atraves de download no site:

(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 – Relatorio 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, n° 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: vpcbrasil@vpcbrasil.com.br

PRINCIPAIS DIRETORES / GERENTES

Ricardo Augusto Valle Pinto Coelho

Eng. Agronomo

Jucimar Aparecida Guedes

Geografa

ANALISE COMENTADA ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL EIA – CONGONHAS

O Estudo de Impacto Ambiental, apresentado no Relatorio 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 Relatorio de Impacto Ambiental apresentado, sao numeradas de (pag.I a pag.XIX), em seguida a numeraçao 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 Relatorio de Impacto Ambiental RIMA.

O Relatorio 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	Desritivo geral da conduçao para elaboraçao do RIMA
Pag.3 a 78	Desritivo Geral do que é a INFRAERO e o AEROPORTO DE CONGONHAS, suas formas administrativas, localizaçao geografica, e gerenciamento.

- Pag. 78 a 79 Descriptivo sucinto dos debates que ja houve com a comunidade e autoridades politicas, prefeitura, deputados, etc., pressupondo-se, **pela forma do texto**, 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, **pela forma do texto**, que os problemas sociais, tecnicos, etc., tenham sido equacionados com a comunidade.
- Pag. 82 a 93 Aborda de maneira geral os aspectos juridicos da legislação pertinente quanto ao meio ambiente, referindo-se a leis, artigos, etc.
- Pag. 94 a 100 Aborda legislação aeronautica, definindo a função 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 Diagnóstico ambiental
- Pag. 153 a 218 Diagnóstico da área de influência 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 áreas de proteção ambiental.
- Pag. 316 a 334 Avaliação do meio SOCIO ECONOMICO sob o ponto de vista dos usuários do meio de transporte.
- Pag. 335 a 382 Considerações sobre principais avenidas no entorno do aeroporto de Congonhas, linhas de metro, coupação distrital, histórico da cidade quanto a população, zoneamento e tabelas de ocupação 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 predominância 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 PROTEÇÃOUSO E OCUPAÇÃO ATUAL
- Pag.379 fig.148 Mapa ZONA DE PROTEÇÃOZONEAMENTO

OBSERVAÇOES:

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 paginas, 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 aeródromos, descrição sumária 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 MEDICOES 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 à 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 CERTIFIED 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 / SBS/	Mister:	Página 222
------------	---------	------------

O perfil das isotônicas de 85db(A) são bastante distintos em forma e extensão. Uma revisão do Plano Específico de Zoneamento de Ruído do aeroporto de Congonhas produziria alterações similares nos "footprints" de suas aeronaves.

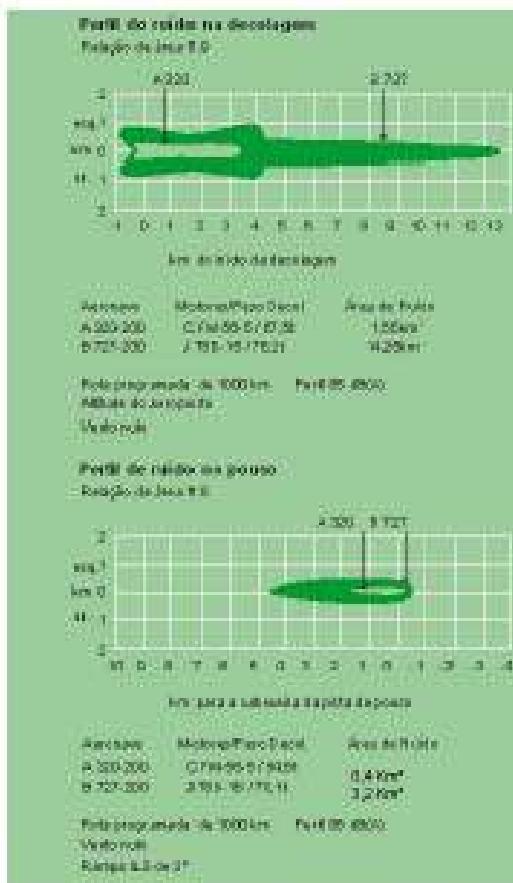


Figura 67: Comparação de "footprints" sonoros. Fonte: VPC Brasil, 2008; PEZR.

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 ruídos:

1 – Dep Boeing 737-700 – Vôo Gol 1379 – 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 – Vôo TAM 3772 – Horário: 10:31:11 – Nível: 71,5 dB

4 – Dep Boeing 737-700 – Vôo Gol 1350 – Horário: 10:35:31 – Nível: 72,1 dB

5 – Dep Airbus A320 – Vôo 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 efetuado 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 ruidos das avenidas, e ruas próximas do aeroporto, juntamente com os ruidos 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 descriptivo 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 “medidas 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 MEDICOES DE RUIDO EM AEROPORTOS

O ruido percebido pelo ruido humano é medido em EPNdB (Perceived Noise Level Scale PNdb or EPNdB), que não corresponde extamente 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 calibragens devem ser apresentadas com datas recentes, sempre antes das medições, devidamente assinadas com responsabilidade técnica de órgãos independentes tipo IPT, etc.

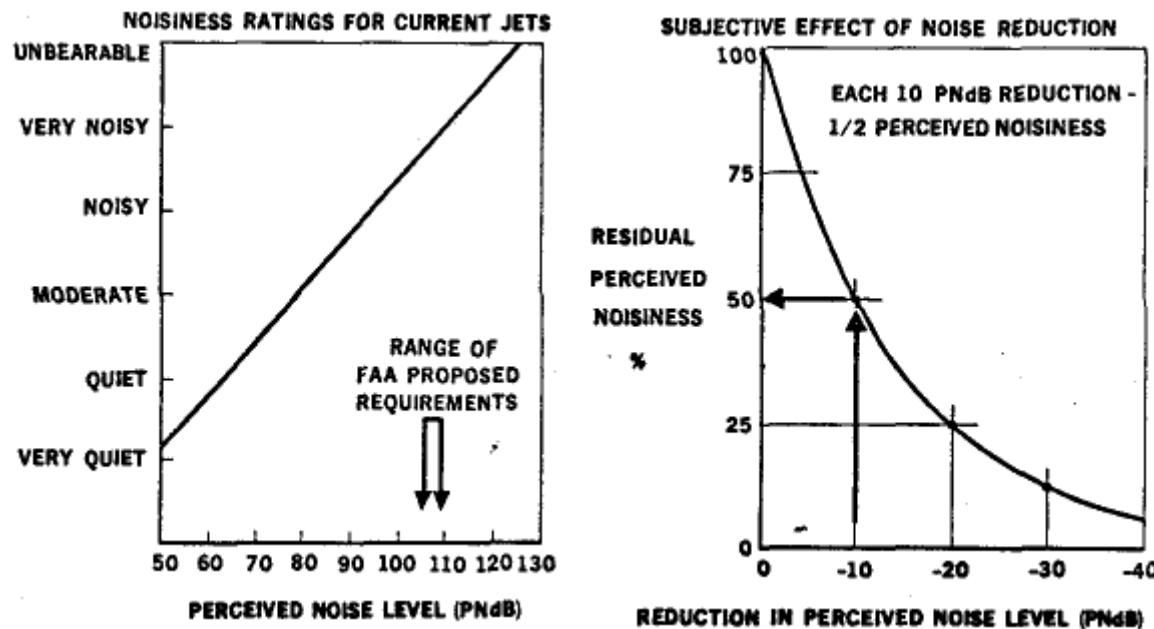
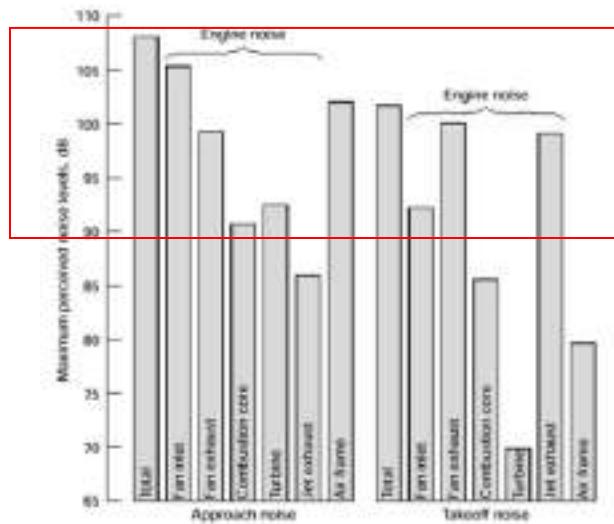


Grafico com valores típicos de ruidos gerados por aeronaves, onde os valores oscilam entre (90dB e 108dB) para poucos e decolagens:

Sources of Noise

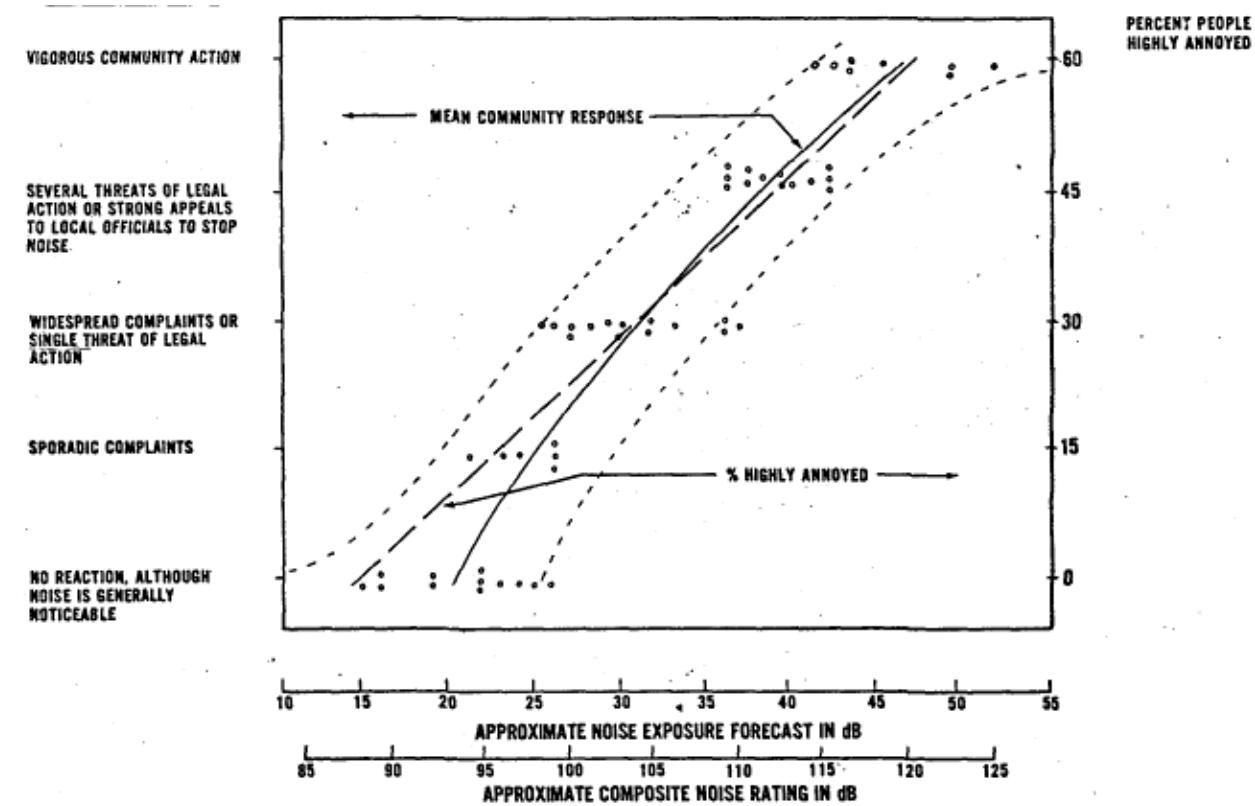
Aircraft noise is generally divided into two sources: that due to the engines, and that associated with the airframe itself. As higher bypass ratio engines have become more common and aircraft have become larger, interest in airframe-related noise has grown, but engines still accounts for most of the aircraft external noise. The relative importance of various noise sources is shown in the figure below.



A percepção do ouvido humano para ruidos varia logaritmicamente, de modo que uma redução de (10dB) no ruido gerado por uma turbina, resultara, e uma diferença de (3dB) de percepção para o ouvido humano.

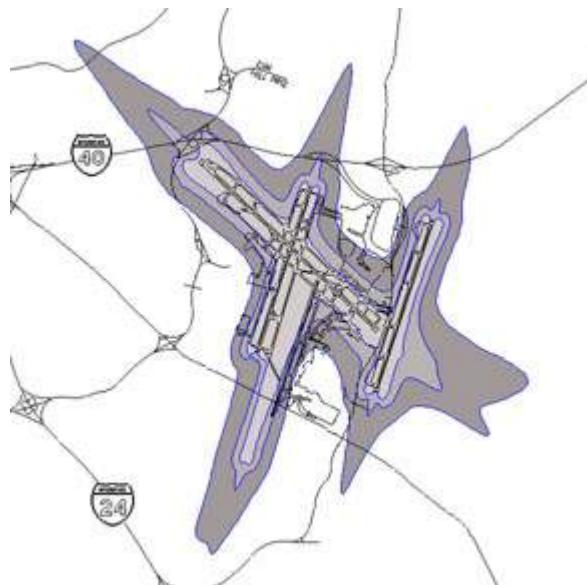
A percepção do ruido do Aeroporto para uma comunidade, depende tambem da posição geografica da comunidade em relaçao ao aeroporto, da forma como o ruido ocorre, se constante ou de pico, e do ruido ambiental onde esse ruido ocorre.

Os niveis de exposição (SEL – Sound Exposition Level), bem como a exposição a ruidos de fontes previstas em horario específico (NEF – Net Exposition Fonts), se durante o dia, ou durante a noite, aguçam ou inibem a percepção do ouvido humano aos referidos ruidos, gerando reclamações dos moradores proximos de modo mais ou menos forte, em função da percepção do ruido pela comunidade, conforme curva abaixo:



Community Response to Different Noise Levels

Portanto, as medições de ruidos ao redor de aeroportos, devem ser conduzidas de modo a obter-se o FOOTPRINT de ruido 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 poderão operar no aeroporto, bem como os horários de funcionamento do mesmo. Tal informação pode ser obtida somente com séries de medições simultâneas em várias posições e nos mesmos horários com equipamento adequado e por período não menor que 48 horas. O ideal é que as medidas sejam efetuadas em período de 24 horas, durante as quatro estações do ano, situação em que cobre-se toda a atividade do aeroporto no período de um ano. Entretanto, séries de medições mínimas de 48 a 96 horas ininterruptas, nos dão ideia, através de interpolação do que ocorrerá ao longo de um ano em termos de ruído ambiental no Aeroporto e seu entorno, em função dos pouso/decolagens e tipos de equipamentos previstos. É óbvio também, que tais medidas têm valor por um período, pois com o crescimento da comunidade e dos movimentos no aeroporto os valores de ruídos 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 (± 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 V2+10kt (V2+19km/h) but may not be greater than V2+20kt (V2+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 V2+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;

(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 ± 3 kt (± 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, são apresentadas classificações subjetivas da importância dos vários 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 água potável, atendo-se a descrição do sistema existente. |
| Pag. 415 a 421 | Abrange o descriptivo dos pontos de esgoto existente, sendo o único inventário oficial existente é o levantado em 2006 pela empresa VITALUX EFICIÊNCIA ENERGÉTICA LTDA. Novamente, limita-se a apresentar um descriptivo 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 SOCIOECONÔMICO – 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 aeroportuário, segurança, quantidade de acessos ao aeroporto de Congonhas, ocorrência de acidentes, armazenamento de combustível. |
| Pag. 493 a 517 | Analise de cenários quanto a segurança de incêndios, 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 à saúde da população, atividades socioeconômicas, etc. Entretanto, tais considerações levam em conta somente a ampliação do aeroporto, e a importância quanto à interferência com a comunidade.
Este tópico 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 importância dos impactos a serem causados na população e no entorno, não se atendo a estudos sobre as construções e suas implicações sociais causadas por desapropriação, desacomodação, etc. |

- Pag. 535 a 555 Planos e Programas Ambientais – Propõe série 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 **Prognostico 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 arcariam 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 GRUAIRPORT 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 GRUAIRPORT 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

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

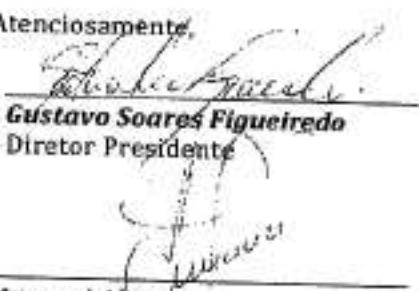
Ref.: Plano Específico de Zoneamento de Ruído - PEZR - Registro ANAC

Prezados,

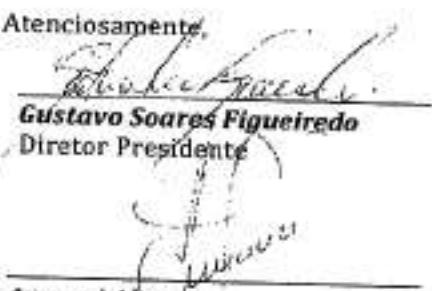
1. Fazemos referência à nossa correspondência DR/0102/2018, por meio da qual, dentre os temas abordados, registramos entregas anteriores do **(I) Plano Específico de Zoneamento de Ruído, (II) Estudo de Caracterização das Curvas de Ruídos Aeronáuticos para o Sistema de Pistas de Pouso e Decolagem.**
2. 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-Folha1/3 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


Cmte. 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 resarcimento 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/qzislvxeanoyo/AAB3sO4pm8BJuWWPEntYx7Lka?dl=0> (Senha: SAC2022).

4. Ademais, com a finalidade de se reduzir o risco de que eventual questionamento judicial resulte no sobrerestamento 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, 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



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 esposta 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 reagrupamento 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 Cesar 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 resarcimento 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 7^a 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/qzizslvvxeanoyo/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 sobreestamento 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 Aeroporto 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 despicienda 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 dezenas 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 escorreta 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 3^a 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 4^a 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 5^a 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 6^a 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, comprehendi 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:

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 Cesar 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 Mário de Almeida Franco - Uberaba/MG (SBUR).</i></p>	<p>Minuta de Edital: Preâmbulo; Capítulo I Seção I – Das Definições Seção II – Do Objeto;</p> <p>Minuta de Contrato de Concessão: Capítulo I Seção I – Das Definições 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: Capítulo IV - Da Documentação Seção IV - Da Proposta Econômica</p> <p>Minuta de Contrato, Capítulo II – Do Objeto, Seção IV – Da</p>

Contribuição ao Sistema	Contribuição ao Sistema
<p>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;</p>	Minuta de Contrato, Capítulo II, Seção IV – Da Contribuição ao Sistema
<p>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.;</p>	Minuta de Contrato, Capítulo II, Seção IV – Da Contribuição ao Sistema
<p>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.</p>	Minuta de Edital, Capítulo VI - Do Contrato de Concessão, Seção – Das Obrigações Prévias à Celebração do Contrato
<p>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.</p>	Minuta de Edital, Capítulo VI - Do Contrato de Concessão, Seção – Das Obrigações Prévias à Celebração do Contrato
<p>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.</p>	Minuta de Edital, Capítulo IV – Da Documentação, Seção V – Da Habilitação, Subseção IV – Da Habilitação Técnica.
<p>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.</p>	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 sobrerestamento da licitação de todos os aeroportos que compõem a 7^a Rodada de Concessões.

6.13. Nesse ponto, essa área técnica igualmente comprehende 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 diretrizes governamentais por fim recebidas.

Instrução Processual

6.18. Conforme explanações 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 relíctação 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 pressente 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

ANEXO	INSTRUÇÕES
<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.</i> <i>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.</i> <i>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.</i> <i>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.</i> <i>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.</i> <i>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>

Assistência Técnica	legal da empresa que prestará assistência, com firma reconhecida ou a utilização de certificado digital.
Anexo 14 – Modelo de Declaração Formal de Expressa Submissão	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.
Anexo 15 – Modelo de Declaração de Capacidade Financeira	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.
Anexo 16 - Modelo de Carta Subscrita por Operador Aeroportuário	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. Deve ser assinada pelo representante legal da pessoa jurídica que opera diretamente o aeroporto, com firma reconhecida ou a utilização de certificado digital.
Anexo 17 – Termo de Compromisso de Constituição de SPE	Assinado o Termo por todas as empresas integrantes do Consórcio, por meio de seus representantes legais. Não é necessária a assinatura dos representantes credenciados.
Anexo 18 – Modelo de Declaração de Compromisso de Contratação de Assistência Técnica às Operações Aeroportuárias;	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.
Anexo 19 – Requisitos Mínimos do Estatuto Social	Dispõe sobre o conteúdo mínimo do estatuto social da Concessionária, a ser apresentado conforme o Capítulo 6 do Edital.
Anexo 20 – Modelo de Declaração de Equivalência	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.
Anexo 21 – Modelo de Declaração de Inexistência de Documento Equivalente	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.
Anexo 22 – Lista de bens	Indica os bens que serão transferidos à Concessionária ao final do Estágio 2 da Fase I-A.

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

REQUISITO	INSTRUÇÕES
Representante Legal da Empresa Estrangeira	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.
Forma da procuração	Na língua do país de origem, devidamente consularizada, com tradução juramentada e registrada em cartório de registro de títulos e documentos.
Declarações	Assinadas em língua portuguesa, pelo representante legal da Proponente Estrangeira no Brasil, nomeado nos termos do item 3.9 do edital
Termo de Compromisso de Constituição de Consórcio	Deve ser assinado em português, pelo representante legal da Proponente Estrangeira no Brasil, nomeado nos termos do item 3.9 do edital.

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.

Redação Original submetida à Consulta Pública	Nova Redação
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: 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 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.

Redação Original submetida à Consulta Pública	Nova Redação
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 contrata 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 os 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 vista 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 disponha 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.