

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO
ASSESSORIA TECNICA DA MESA - A.T.M.
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

REQUERIMENTO P. COM PROCESSO : 06-0021/2001 DE 2001

MATERIA LEGISLATIVA. RP2

06-0021/2001 DE 13/06/01

PROMOVENTE. VEREADOR

FARHAT

E N T A.

REQUER A CONSTITUIÇÃO DE COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTU-
DOS PARA ANALISAR GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS AO
TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS.

OBSERVAÇÕES

VOLUME II

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
7/10/2010 11:48:33

00000001331-59



ARQUIVADO EM

03/12/21

Maria Isabel Lopes Corrêa
Chefe de Seção Técnica Substituto

TERMO DE ABERTURA

ÀS FOLHAS 418 FICA INAUGURADO O VOLUME
II DO PROCESSO RPP 06-0021/2001.

EM 20 / 09 / 2001


Irineu Bosqueiro Filho
R.F. 11.068



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 418 do
Processo 211/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 0068

COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS (PROCESSO RPP Nº 0021-2001)

ATA DA 7ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS (PROCESSO RPP Nº 0021-2001)

Aos vinte e um dias do mês de setembro do corrente ano, às 10 h, na Sala Tiradentes, 8º andar desta Edilidade, reuniu-se a Comissão Temporária de Estudos para analisar graves problemas relacionados ao tráfego aéreo no Aeroporto de Congonhas. O Sr. Presidente anunciou autoridades e convidados presentes, tendo, em seguida, passado a palavra ao Sr. Willer Larry Furtado, Superintendente da Infraero no Aeroporto de Congonhas, que realizou exposição sobre tópicos relacionados ao objeto desta Comissão, contando com a colaboração pontual das Sras. Eleusa Lopes e Maria Isaura Gonçalves Pereira, ambas funcionárias da Infraero. Seguiu-se a sua exposição série de intervenções por parte de convidados, bem como debates. A íntegra da reunião consta da transcrição da gravação que é o teor da presente ata, como determinado pela Presidência. Eu, Irineu Bosqueiro Filho, Secretário, lavrei o presente termo que vai assinado por todos os membros presentes e por mim.

Dr. Farhat, Presidente

Paulo Frange, Relator

Irineu Bosqueiro Filho, Secretário

Folha nº 419	do
Processo 21/01	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS SOBRE TRÁFEGO AÉREO

**MEMBROS: FARHAT – PRESIDENTE
PAULO FRANGE**

**REUNIÃO REALIZADA NA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO EM 21
DE SETEMBRO DE 2001.**

**SOLICITANTE:
SECRETÁRIO:**

Folha nº 420	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:2	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Bom dia a todos.

Estamos abrindo mais uma sessão da nossa comissão com a presença do Vereador Paulo Frange, relator dessa comissão, temos a presença também, que anunciamos, do Sr. Antônio Cunha Nascimento Heitor, do Movbelo – Movimento do Campo Belo, de Maria Isaura Gonçalves Pereira, da Infraero, Marco Aurélio Sendim, Cel. Aviador do Sraq 4, Willer Larri Furtado, da Infraero, que vai fazer uma exposição hoje aqui nessa comissão, Vera Regina Biojoni, da Infraero, Sebastião Gomes do Nascimento, Chefe de Gabinete do Vereador João Antônio, Sandra Sale, sempre presente conosco aqui, Ricardo Guerra Fioris, Consultor da Fundação, Valter Heitor Cadore, do CRPV São Paulo, Regina Luiza Barros, do SMMA, Romeu Albino, da Infraero, Eleusa Lopes, da Infraero, Eduardo Qurino dos Santos, da Sempla, além do Marcos e dos assessores dos vereadores presentes, dos jornalistas, da jornalista Maria Helena do gabinete do Vereador Paulo Frange.

Dando continuidade às exposições que são feitas aqui nessa comissão, hoje nós temos o prazer de ter a presença do Sr. Willer Larri Furtado da Infraero que fará uma exposição sobre o aeroporto de Congonhas e sobre os problemas que nós estamos examinando aqui.

Antes de passar a palavra para o Sr. Willer eu gostaria, se me permitem, de já adiantar algumas questões que me parecem ainda não foram bem esclarecidas no sentido de que qual é a atuação da Infraero em relação aos aeroportos em geral e especificamente ao aeroporto de Congonhas e também a quem pertence o aeroporto de Congonhas, ele é próprio de Estado, da União, gostaria que o Sr. Willer discorresse também sobre essa matéria.

Então vamos passar a palavra para o Sr. Willer Larri Furtado da Infraero.

2

Folha nº 42	do
Processo 21/01	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:3	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O SR. WILLER LARRI FURTADO – Bom dia Vereador Farah, Vereador Paulo Frange, demais convidados, senhoras e senhores.

Eu vou fazer uma breve apresentação do aeroporto, o qual vocês visitaram na última sexta-feira, em parte minha apresentação vai ser prejudicada porque vocês conhecem muito bem o aeroporto, quer como visita, como usuário, como vizinhança, mas é sempre um prazer à gente poder mostrar como funcionam os aeroportos e, especificamente, o aeroporto de Congonhas.

Dentro dessa perspectiva eu fiz uma apresentação, em *power point*, que irá responder algumas questões que o senhor colocou.

Ao longo dos últimos dias diversos expositores, colegas da aviação civil estiveram falando sobre os aeroportos de como funciona o sistema de aviação civil.

Eu vou começar apresentando a Infraero que é uma empresa pública dotada de personalidade jurídica do direito privado, prestadora de serviços públicos federais criados nos termos da Lei nº 5.862/72.

Ela foi criada em 1972 e começou a operar os aeroportos no final de 1973, começo de 1974. Era uma empresa, naquela oportunidade, ligada diretamente ao Ministério da Aeronáutica.

A atribuição da Infraero tem por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrialmente e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária que lhe for conferida pelo Governo Federal.

Folha nº 422	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:4	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

A operação dos aeroportos públicos é uma concessão do Governo Federal conforme previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica o qual vou deixar uma cópia para o senhor com os pontos fundamentais e depois mando até uma cópia completa do Código Brasileiro de Aeronáutica que está em vigor.

A Infraero hoje administra uma rede de 65 aeroportos e 66 grupamentos de unidades de navegação aérea em todo território nacional. É uma empresa que emprega atualmente 8 mil funcionários diretos e 12 mil terceirizados.

Isso já foi bem explicado aqui durante as apresentações do DAC e do DEPV com a atribuição de cada órgão do sistema de aviação e como está hoje essa situação da aviação no Brasil. A Infraero e os comandos militares são ligados diretamente ao Ministro da Defesa.

O histórico do aeroporto de Congonhas. O aeroporto de Congonhas começou em 1936 sob responsabilidade do Estado. Esse aeroporto teve seu início decorrente de uma enchente que ocorreu no campo de Marte naquele ato. Então foi escolhido com melhor condição, melhor sítio existente na região de São Paulo naquela oportunidade. Aliás, Vereador foi feito por um mineiro, o pessoal de Congonhas do Campo.

Congonhas em 1957 já é o terceiro aeroporto mundial em volume de carga aérea sendo superado somente pelos aeroportos de Londres e Paris.

Em 1960 o aeroporto de Congonhas operava com aeronaves quadrimotoras, aeronaves comuns – Aeds já tinham uma média de três operações num intervalo de três minutos entre as operações.

u

Folha nº 423	do
Processo	21/01
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:5	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Em 1962, ele já era pioneiro no serviço de controle por radar sendo pioneiro na América Latina. Em 1981 a Infraero passou a administrar, operar e explorar o aeroporto de Congonhas. Até aquela data era uma concessão do DAESP. O aeroporto de Congonhas opera atualmente no período de 6 às 23 horas, ele atende os serviços de transporte aéreo público principalmente vôos domésticos distribuídos das seguintes formas: vôos regulares, sendo o grande movimento do aeroporto, ponte aérea, ligação para Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte e Curitiba e aviação regional que liga ao interior do Estado de São Paulo, do Rio de Janeiro, de Minas Gerais, do Paraná e alguma coisa do Rio Grande do Sul também.

Opera vôos não regulares de táxi aéreo, aviação geral e serviços especializados. O que vem a ser isso. Táxi aéreo, como o nome mesmo já diz, são vôos fretados de pequeno porte, aviação geral são aviões de empresas individuais de pessoas físicas ou às vezes de empresas também, e serviços especializados são serviços aeromédicos, serviços de aerofotomeatria entre outros.

A infra-estrutura do aeroporto, como vocês viram lá, constitui de áreas de manobras, terminal de passageiros, área de angaragem e oficinas de manutenção. Esse aeroporto tem uma pista de 1940 por 49 metros e uma pista auxiliar de 1435 por 49 metros. As principais aeronaves que operam hoje em Congonhas são os Airbus 319, 320, Boing da família 737, dos modelos 300, 500, 700, 200 em alguns horários, Embraer 145, ATR 42, essas aeronaves são principalmente em vôos regulares. Na aviação geral o linha 35, Saintecion e outras aeronaves de menor expressão no atual movimento de Congonhas. E o Foccer não foi nem relacionado porque é uma tendência da indústria substituir esses aviões. Eu não trabalho para a Foccer, aliás, ela nem existe mais, mas até por

5

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

Folha nº 424	do
Processo 21/01	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

FOLHA:6	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

questão de mercado comercial você substitui uma aeronave de 100 passageiros por uma de 140, 130 com melhor performance, até condições de financiamento, *leasing* e outras coisas que entram na composição de uma empresa aérea, o mercado mesmo.

Hoje o que está entrando no mercado são esses tipos de aeronaves, o 320, o 737-700, o 800. Num passado bem recente operava o Foccer 50, Foccer 27, Brasília, o próprio Embraer 125 perde competitividade para certas rotas.

O perfil do aeroporto de Congonhas. O aeroporto hoje dispõe de oito bancos que, além de ser – os aeroportos são equipamentos de grande vulto em qualquer cidade do mundo e do Brasil -, ele oferece além dos seus usuários, a facilidade de empregos, geração de empregos, ele tem uma atração por entorno do aeroporto, ele atende a população do entorno do aeroporto.

Hoje nos temos oito bancos, entre agências e caixas automáticos, quatro empresas de turismo, uma agência de câmbio, dois serviços de táxi, um comum e outro especial, quarenta e duas lojas de serviços e produtos, cinco locadoras, vinte e sete empresas aéreas, regulares, não regulares e táxi aéreo. É o principal centro de treinamento da TAM, uma das principais bases da Fundação Rubem Berta que controla a Varig, Rio-Sul e Nordeste. Em sumo, o aeroporto de Congonhas é o aeroporto doméstico mais importante do Brasil, todo tráfego aéreo doméstico do Brasil se origina ou termina em Congonhas. Aliás, é uma das principais características da Grande São Paulo e regiões de São Paulo, pois ele tem os aeroportos para todo tipo de demanda.

Você tem o Campo de Marte que atende com muita propriedade a aviação geral, a aviação de helicópteros de rasa rotativa, é um aeroporto bem localizado. O aeroporto de Congonhas

Folha nº 425	do
Processo	21/01
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:7	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

que atende esses vôos domésticos de média distância. Tem o aeroporto de Guarulhos que é o principal aeroporto do Brasil quer seja em transporte de passageiros, vôos internacionais ou de cargas. O aeroporto de Campinas que é o aeroporto cargueiro.

Então a região de São Paulo retém um padrão de aeroporto de primeiro mundo, de infraestrutura aeroportuária de primeiro mundo.

Atualmente o aeroporto de Congonhas tem 12 mil empregos diretos e 48 mil indiretos, ele gera essa demanda, essa geração de empregos. E outros que nós não conseguimos cadastrar com mais propriedade, o que se gera de impostos e outros detalhes mais.

São Paulo hoje é o maior centro de eventos do Brasil, todos os grandes eventos são realizados na cidade de São Paulo.

– A partir desse momento o depoente faz a apresentação baseando-se em fotos.

Isso aí é um pouco da história do aeroporto em 1936, a pista e as características de ocupação do aeroporto em 1936. Essa é a região de Congonhas em 1936. Essa é a construção do aeroporto naquela oportunidade, se olharem no horizonte vocês não vêem nada no entorno. Esse é outro detalhe da época da construção, as aeronaves vocês vêem que são Aeds geralmente quadrireatores. Isso aí é Congonhas hoje. Aliás, diga-se de passagem, isso não é um privilégio de Congonhas. Todos os aeroportos do Brasil querem seja os que foram feitos no passado – esse aeroporto tem 65 anos – ou os que são construídos recentemente, as cidades abraçam os aeroportos.

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

Folha nº	426	do
Processo	2110	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA:8	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Essa aí é a situação atual do aeroporto de Congonhas ao nível de conforto do terminal de passageiros, é uma foto que foi tirada às 19 horas de uma sexta-feira. Sala de embarque, aquele de cabeça branca ali é o nosso Vereador indo para Uberaba, essa foto foi tirada às 19:32, essa deve ser a sala 1 ou 2. Vocês como usuários já passaram por isso que nós estamos mostrando e viram *in loco* o pátio.

Congestionamento na área de serviços, nós temos uma circulação aproximada de 400 veículos autorizados a circular no aeroporto, nós temos uma frota de veículos em Congonhas maior do que muitas cidades, é claro, que não operam os 400, mas é uma possibilidade. Só de ônibus nós temos dezoito em Congonhas para fazer o transporte de passageiros.

Outro detalhe da via de serviços com o avião que a Sandra mais gosta, essa foto é um pouco antiga.

Essa é uma questão que nos preocupa muito, esse conflito entre caminhão de combustível, ônibus e passageiros.

Isso aí é uma foto do meio fio na hora de pico do aeroporto.

Aí vem a grande questão, o que a Infraero quer fazer e está fazendo. Há alguns anos nós temos um projeto pronto para ser licitado para adequar o aeroporto de Congonhas para a demanda existente. Então esse projeto foi desenvolvido a partir de 1996, em 1997 já estava concluído e a qualquer momento pode ser licitado.

8

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:9	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O que a Infraero pretende fazer com o aeroporto de Congonhas é dar o conforto que a cidade, a principal cidade do País, a principal cidade da América Latina, o principal centro gerador de negócios do Brasil, ele precisa, merece e nós temos condição de fazer.

Não é ampliar a capacidade do aeroporto porque ele é limitado pelas suas pistas e pelo seu entorno, mas adequar o conforto do aeroporto, as instalações para a necessidade atual. Para quem viaja e conhece aeroporto no mundo inteiro os aeroportos têm uma constante busca de melhoria, de implantação de novas facilidades, nova segurança, novos equipamentos porque é uma característica da atividade no negócio.

O aeroporto está no século XXI o que o porto foi no século XVIII, século XIX. O que vale dinheiro, transporta gente, vidas e valor agregado vai de avião. Por mais estradas que tenham, conforto que tenha e facilidades, o transporte aéreo sempre terá uma vocação imbatível para um País igual ao Brasil que tem distâncias continentais. Para ir à Uberaba, Uberlândia, Montes Claros ou mesmo interior de São Paulo, quem viaja sabe quais são as características.

Então quem conhece aeroporto sabe que nenhum aeroporto do mundo está estagnado.

A Infraero tem obras em todo o Brasil, de menos no aeroporto de Congonhas para adequação da sua estrutura.

Essa foto aqui – quero deixar esse detalhe para vocês verem – essa marca branca aqui, essa é a nossa proposta de adequação do aeroporto.

Vou seguir em frente e mostrar o que já está acontecendo no aeroporto.

Qual é a proposta da Infraero para adequar o nível de conforto dos passageiros?

Folha nº 428	do
Processo 21/01	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:10	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Como eu disse aos senhores, ao longo dos anos o equipamento muda, as características de aeronave muda, peso, performance, aerodinâmica. No passado quem conceituada a indústria aeronáutica achava que as aeronaves exigiriam muito mais pista para poder vencer suas distâncias e levar mais passageiros.

Você sai de um projeto básico de aeronave de 50, 60 passageiros e vai hoje para uma aeronave de 150 passageiros com muita mais eficiência, menor consumo de combustível, com outra aerodinâmica, outro desenho, turbinas mais potentes, com menor consumo e exigindo muito menos pista.

Nesse livro que eu dei ao senhor a pista desse aeroporto ao longo dos anos foi modificando, crescendo e tal, hoje essa pista tem essas características, tem *groove*, opera todo esse tipo de aeronave com toda segurança.

Nós temos atualmente, como vocês viram, uma obra na área de movimento, na movimentação de aeronaves, nos pátios, estamos trocando as placas, que são placas antigas com medidas de 7 por 3,5 metros e hoje não se usa mais placas com esse tamanho.

Então hoje temos obras aqui inclusive de adequação da drenagem desse pátio e a substituição dessas placas.

A pista está passando por um processo de manutenção, está sendo toda reformada, substituindo o pavimento superficial, sendo colocado novamente os *grooves* e tudo.

A DEPV disse para vocês também, na semana passada, na apresentação anterior, das instalações de novos equipamentos de proteção ao voo.

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:11	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Então a nossa proposta hoje é fazer essas obras de manutenção que já estamos realizando e adequar o terrenal colocando oito pontos de embarque, essa é a parte existente do aeroporto e essa parte nova está do lado de fora. E trabalhar nessa área de estacionamento do aeroporto, colocar o edificio garagem agregando uma praça que hoje não existe.

Isso aí é a mancha existente hoje do aeroporto, o subsolo, a fachada e a parte que será construída, tem até um corte aqui, vocês vejam que é totalmente desacoplada desse terminal existente que tem uma característica arquitetônica, que faz parte da história de São Paulo.

Então a fachada externa que está virada para a Wasington Luiz será a mesma, nós estamos com um trabalho de começar a sua restauração, a preservação daquelas características arquitetônicas, igual vocês viram lá do pavilhão, será mantida a fachada original e a colocação dessa mancha virada para o lado interno do aeroporto onde eu mostrei para vocês que tem aquele bolsão de estacionamento dos ônibus.

Esse é o saguão central e esse é o nosso projeto. A área a ser construída e a área cinza é a área já existente.

Essa sala de embarque hoje tem 1.185 metros, com essa adequação, com esse avanço vai ter 3.765 metros quadrados. Essa área a ser construída acomodaria a demanda existente hoje no aeroporto de Congonhas.

Esteira de bagagem, hoje nós temos quatro esteiras. O nível de conforto não atende a demanda existente, as instalações estão muito ruins e nós precisamos fazer urgente essas adequações para atender essa demanda já existente no aeroporto.

Folha nº	430	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:12	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Essa seria a vista do lado a que nós chamamos, no pátio. Esse é o edifício garagem que hoje tem aquela área de estacionamento descoberta que não oferece segurança e conforto para os nossos usuários. Esse projeto está bem detalhado, passou por todo processo de homologação e viabilização junto aos órgãos da Prefeitura. Tudo que o Município exigiu foi apresentado. Essa é uma das características desse edifício que teria uns *leavings* no subsolo, aumentaria o número de vagas para 2.500, agregaria, essa parte aqui é o terminal, uma praça pública não existente e contribuiria muito para o fluxo de circulação de passageiros e dos veículos do entorno todo da região.

Esses detalhes de circulação, eu trouxe até minha colega, a arquiteta Eleusa que poderia até explicar.

Aqui está o terminal, onde está aquele bolsão, aquele tapume, isso ficaria no nível do terminal. Hoje tem aquele buraco, aquele tapume, essa praça ficaria em frente ao aeroporto principalmente àquela área desembarque ali, seria agregada uma praça, um espaço público não existente.

Então aqui seria uma passarela para entrar para o terminal de passageiros, embaixo também teria alguma conexão com o subsolo, com a escada rolante, com o elevador, as pessoas não precisariam transitar, atravessar o carro ou passar pela via de acesso para entrar dentro do aeroporto. E para a circulação entorno do aeroporto o edifício garagem tem vários acessos que estão sendo analisados e eu devo ter outros projetos aqui que mostram inclusive o projeto de circulação.

12

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:13	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Hoje não tem aquele tapume que o senhor viu lá, aquele tapume todo azul? O edifício garagem tem vários níveis, o subsolo e o nível superior onde o senhor está passando ali é onde teria essa praça, essa praça ficaria nesse nível. O edifício garagem estaria daqui para baixo. Hoje não tem aquele tapume, um buraco, um desnível do solo? Em cima seria a praça pública com arborização, com espaço público para circulação das pessoas.

O estacionamento é praticamente aqui, para baixo, indo para o subsolo.

Essa seria uma visão da praça e o terminal estaria para cá.

Essa mancha amarela, hoje nós temos essa área que tem 64 mil metros de área construída e que teria essas 2.550 vagas. A praça aqui em cima e essa mancha amarela que é a construção do edifício.

Essa obra daria 500 empregos diretos, 60 empregos na operação direta do edifício garagem.

Isso, se vocês quiserem detalhes, a minha colega Eleusa poderá explicar melhor aos senhores com mais propriedade como é a circulação aqui porque eu sou novo em São Paulo e posso trocar o nome das ruas aqui.

Então aqui é a Washington Luiz, mudaria-se o fluxo todinho que tem hoje ali, esse estudo já foi apresentado à CET – Companhia de Engenharia de Trânsito e melhoraria muito o fluxo, não haveria esses cruzamentos que hoje dá uma retenção para toda a região.

O que acontece hoje aqui? Hoje o estacionamento fica lotado normalmente, tem uma grande circulação de veículos por aqui que não tem aonde parar, sem nenhuma facilidade para entrar

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:14	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

no terminal, dando aquele desconforto que o Vereador Paulo Frange disse, aquela correria, táxi retendo essa circulação por aqui, os veículos tem de circular isso tudo aqui, não tem nenhuma opção de saída e de outra recirculação, vários estacionamentos no entorno ao longo de todo aeroporto, em toda região do aeroporto aqui é pontilhado o estacionamento.

O final da implantação fica aí, essa mancha branca aqui, a colocação de uma praça no local hoje tem um tapume, que acho que depõe muito contra a cidade de São Paulo e para quem administra esse aeroporto.

O projeto prevê um sistema de área de acesso remodelado, melhoria no trânsito da região com a instalação de semáforos inteligentes, torna-se necessário estacionamento de veículos ao longo das vias do entorno, melhorando o acesso da região, reformulação viária da Avenida Washington Luiz junto ao terminal, a praça resgata um conceito de praça nunca existente ali, com espaços comerciais, áreas livres para exposição, eventos e passeios, criação de área verde para uso da comunidade, reconstituição do valor sênico e ambiental da área, que hoje é uma coisa deplorável, melhoria da qualidade ambiental do local, manutenção das áreas situadas no limite dos estacionamentos.

Isso seria o final da implantação e a legislação que o senhor perguntou, vou deixar uma cópia, é o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Todos os aeroportos quando são construídos em qualquer lugar têm, no caso, se forem construir um aeroporto novo hoje se tem um plano básico, uma legislação básica a ser cumprida e depois a autoridade Aeronáutica faz o plano específico.

Folha nº 433 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:15	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O caso de Congonhas e outros aeroportos mais antigos já têm o plano específico de proteção do aeródromo aprovado por essa portaria em 1987.

O aeroporto de Congonhas e mais alguns outros aeroportos, principalmente o de Congonhas têm restrição à operação estabelecida pelas portarias. Alguns tipos de aeronaves não podem operar no aeroporto de Congonhas.

Procedimentos específicos na parte de navegação aérea são publicados pelo Rotaer. As restrições impostas ao uso do solo entorno do aeroporto de Congonhas estão definidos nos atuais planos específicos de zoneamento de ruídos e da zona de proteção aprovados por essas portarias de 1984, outra emissão agora em 2001, e é importante ressaltar que esses planos sempre existiram, essas são só as últimas versões dos planos.

Então todos os obstáculos, todas as concessões, todos os alvarás que os municípios dão em torno dos aeroportos obedecem basicamente seus planos específicos. Então quando há alguma eventualidade é que a autoridade aeronáutica é convidada a opinar.

Esse plano além de fazer a proteção do aeródromo faz também dos equipamentos de navegação aérea, ou seja, radar, rádio farol e tudo.

Então, senhores, essa é a exposição que tenho sobre o aeroporto de Congonhas e estou aqui com minha colega Eleusa que é Superintendente de Projetos e Obras e trabalhou muito tempo com o detalhamento dessa obra.

O senhor me perguntou sobre, é difícil enxergar o edificio garagem ali, a praça, porque hoje tem um tapume, você tem um desnível naquela região.

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:16	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – O senhor estava sobre o problema do fluxo viário que vai melhorar os acessos, alguém poderia detalhar isso, por gentileza?

O SR. WILLER LARRI FURTADO – A Infraero hoje quer, o aeroporto é da cidade, no futuro poderá ter uma empresa, várias coisas podem mudar, como mudam, o que a Infraero quer fazer no aeroporto de Congonhas não é aumentar o tráfego aéreo, que eu já mostrei para os senhores que tem o limite que é a pista, a propriedade é da União, serviço de patrimônio da União, o aeroporto é uma concessão, eu vou deixar para os senhores aqui.

O senhor me perguntou por qual relacionamento, hoje é baseado nisso, mas nós temos relacionamento com o município, com o Estado, o que importa para quem opera transporte de massa é que você consiga ter um equipamento que atenda a sociedade inclusive da possível e da necessária intermodalidade. Se tiver metrô, tiver estação, tiver coletividade para os três ou quatro aeroportos a cidade ganha porque esse é um equipamento da cidade. Você não consegue ter uma cidade sem aeroporto. Então se viabilizaria mais Campo de Marte, mais Campinas, mais Amaraís ou outras coisas. Nós sempre propusemos a vocês no princípio, na primeira exposição, para ver o que o Governo, o Estado, o Poder Público pensam em termos de aeródromos da Grande São Paulo e quem tem esse detalhamento, que já está trabalhando, inclusive uma outra demanda de aeronave é o da ESP, então você faz um estudo amplo.

Cabe ressaltar, como vocês já viram as estatísticas, mais de 50% do movimento da aviação no Brasil acontece especificamente em São Paulo, quer seja tráfego aéreo, quer seja de

Folha nº 435	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:17	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

passageiros, cargas, é uma coisa absurda. Então esses aeroportos de São Paulo têm uma importância absurda.

Hoje a aviação, eu estava até comentando com o Dr. Farhat, está num momento de crise no mundo todo e aqui também já bateu, começou ontem com a redução de 10% e devolução de 13 equipamentos.

Então, a Varig está anunciando o corte de 1.700 empregados e devolução de 13 aeronaves, inclusive em rotas internacionais também.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Eu queria pedir a Eleusa, já que vai apresentar, que nos mostre onde eventualmente um dia, quem sabe, se Deus quiser, nós vamos ter um ponto para entrada de metrô, de sistema de trem, se já há previsão para isso porque nós estamos acostumados a fazer projetos a curto prazo e não fica previsto nada para o futuro e esse futuro vai ter de ser breve, a interligação, se há algum ponto separado para isso?

O SR. WILLER LARRI FURTADO – Eleusa me deixe só passar o microfone a você. Eu queria explicar, nós, ao longo dos anos, a Infraero sempre teve contato com o município e com o Estado, então foram feitos vários projetos e sempre teve essa condução com o município.

A SRA. ELEUSA LOPES – É o seguinte, só retificando, nós que trabalhamos com planejamento aeroportuário, o nosso horizonte mais curto é 20 anos, então a gente não trabalha a

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:18	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

curto prazo porque o aeroporto num minuto realmente satura, ele muda toda convicção, então nós trabalhamos com horizontes a curto, médio e longo prazo. E o mais curto é 20 anos porque a gente trabalha para uma capacidade final, não tem aeroporto que deixou de existir, ele existe para todo sempre.

Então, como o Willer falou, nós tivemos o tempo inteiro contato com todos os órgãos de transportes de massa para adequar o nosso projeto aos anseios da comunidade...

Muitas vezes nós não conseguimos esse acesso fácil com o município porque nem sempre o município é amigo do aeroporto, embora ele traga uma série de benefícios para as cidades.

Então só explicando aqui a parte viária, essa parte de metrô que o senhor fala, é aqui no subsolo. Então a nossa idéia é como Congonhas está muito perto de uma estação de metrô, que é o Jabaquara, é chegar com essa estação aqui no subsolo, então daqui do subsolo aonde vamos instalar escadas rolantes, a pessoa chega no metrô e sobe para o aeroporto.

Mas voltando ao edificio garagem que é o sistema viário, hoje aqui está interditado com tapume que é aonde vai ser instalado o edificio garagem, isso aqui é um desvio enorme, então quem estiver chegando aqui pela Washington Luiz vai ver pouco de prédio porque ele está mais para baixo do que para cima. Mas vai ver uma praça em cima que é do mesmo nível do terminal, que quando você está chegando pela Washington Luiz, aqui nesse sinal, a gente olha todo esse prédio, não olha?

Nós vamos olhar uma praça também lá em cima que vai ter conexão com toda essa área urbana. Então o pessoal daqui de fora a pé pode entrar pelo edificio garagem e chegar no terminal

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:19	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

através de uma praça, coisa que hoje não existe. Hoje é um estacionamento de veículos, o pessoal não tem esse acesso.

Agora quanto ao sistema viário, hoje o pessoal pára nesse sinal, faz essa volta, quem vai para o estacionamento entra aqui, quem vai para o terminal passa aqui, quem sai do estacionamento também passa aqui, quem se perde e tem que voltar passa de novo aqui. Então, por esta parte aqui do desembarque todos passam e congestiona. Congestionando aqui vai dando reflexo aqui, vai dando reflexo aqui e dá reflexo aqui, então a nossa idéia era diminuir esse fluxo na frente do desembarque.

Com a implantação do edificio garagem, inicialmente, embora tenha um projeto futuro, continua chegando aqui através do sinal, entra no edificio garagem pelo mesmo lado que hoje, mas a saída do edificio garagem não é aqui por cima, já é aqui por baixo.

Então vai ter um viaduto aqui que o passageiro já sai, ele pode ir embora ou para cá, ou para cá sem passar aqui na frente do desembarque. Se se perdeu vai ter uma série de rotatória aqui que volta por aqui para ir ao embarque sem passar, então a gente diminui significativamente esse trânsito aqui na frente do desembarque.

Realmente vai ser só táxi que vai chegar aqui ou a pessoa que vem de carro para pegar alguém do desembarque. Quem está no estacionamento e quem vai para o embarque não vai precisar passar mais aqui na frente.

Folha nº 438	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

E-1 a

E-19

FOLHA:20	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

E futuramente, o que a gente aprovou com a CET e com a CPTM é fazer uma passagem subterrânea para eliminar esse sinal que hoje é demorado. Então quando o sinal demora muito reflete um engarrafamento na Washington Luiz.

Com a implantação dessa passagem subterrânea o pessoal vem direto, como não vai ter mais retenção aqui, todo conjunto viário do entorno melhora. Além do que não vai ter gente estacionada nas vias porque o edifício garagem vai ter capacidade para atender toda a região.

Esse projeto com a CPTM nós não temos previsão, mas ele foi aprovado em conjunto, na época, em 1995, Infraero e Prefeitura, para ter essa passagem subterrânea. Na época, inclusive, tiveram várias alternativas, se era viaduto, se era subterrânea, e a CPTM aprovou a subterrânea porque é a que causa menos impacto na região.

Então todo esse complexo viário está todo acertado para melhorar realmente aquele tumulto que é hoje lá. A implantação do edifício garagem só vem a melhorar, tira-se vagas que estão parando por todo o meio fio, melhora todo sistema viário, e com essa implantação da passagem subterrânea a fluidez da Washington Luiz vai ser completa. É essa a melhora no sistema viário do edifício garagem, não sei se deu para entender ou se eu fui muito rápida, mas estou às ordens.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Bom, eu acho uma providência que depende, para melhoria do tráfego, do trânsito, 95% da modificação do sistema viário pelos órgãos governamentais, quer dizer, o funcionamento do edifício garagem isoladamente não teria nenhuma diminuição dessa problemática toda se não forem feitas essas obras viárias.

20

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

Folha nº 439	do
Processo 21/01	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

FOLHA:21	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Eu acho que se essa obra for efetivada eventualmente sem a construção do edifício garagem também não traria nenhum, essa passagem subterrânea, esse viaduto, enfim, isso tem de ser providenciado independente da existência ou não do edifício garagem.

O edifício garagem logicamente vai abrigar mais carros, vai diminuir um pouco esse congestionamento todo que nós temos visto aí, mas basicamente as obras necessárias independente de existir ou não o edifício garagem, são essas obras, esses projetos de passagem subterrânea, enfim, esses viadutos.

Eu não sei se alguém, se a Prefeitura pode dizer se esse projeto viário já foi aprovado, se há previsão para ser implantado, ou se ele depende da instalação do edifício garagem. O Antônio Cunha acho que tem essa informação, poderia depois nos dar.

A SRA. ELEUSA LOPES – Deixa eu só complementar. Esse viaduto aqui, para melhorar essa passagem, só pode acontecer com o edifício garagem porque, em função do desnível, se eu não tiver o edifício garagem eu não tenho como sair com os veículos por aqui.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Você teria uma maquete disso, quer dizer, evidentemente você está explicando e nós estamos entendendo em partes, mas se pudesse visualizar isso.

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:22	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

A SRA. ELEUSA LOPES – Aqui em não tenho em maquete, mas eu tenho todo projeto que posso mandar. Porque esse conjunto aqui todo é um conjunto junto com o edifício garagem. Esta melhoria de sair o edifício garagem por aqui é só com ele, hoje o terreno não permite essa saída aqui.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Então a modificação seria apenas na saída, certo? O acesso depende dessa passagem subterrânea que pode ser feita a qualquer momento.

A SRA. ELEUSA LOPES – Não. A passagem subterrânea só melhora o sinal lá, realmente pode ser feita a qualquer momento, essa pode ser feita a qualquer momento, mas só essa não melhora todo complexo. Porque não adianta você passar livremente por aqui se você estiver engarrafado aqui, o que vai melhorar é um conjunto de ações aqui mais a passagem subterrânea.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Não teria uma forma de se visualizar isso que você está falando?

A SRA. ELEUSA LOPES – Em parte eu tenho, talvez dê para entender.

Aqui, só para entender, o terminal está aqui, olha o nível dele. Hoje o estacionamento de veículos cai aqui e é aqui em baixo, então, se nós não construirmos esse edifício para facilitar a

Folha nº	441	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:23	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

saída via viaduto, você não tem como daqui fazer com que o carro chegue aqui, por isso que ele sai lá pelo outro lado e vem pelo sistema viário.

Ele está num desnível muito diferente do terminal hoje. Com o edifício garagem a saída vai ser lá por cima. Aí ele pega aqui, cria-se o viaduto e tira ele da frente do desembarque. Então hoje só aquele viaduto de retorno não dá. Agora, a passagem subterrânea é independente, ela realmente pode ser feita.

Agora, só ela, se não tirar toda essa necessidade de você passar em frente ao desembarque, não vai desafogar o tráfego, tem de ser um conjunto.

Já as instalações do viaduto, edifício garagem sem a passagem subterrânea, vai melhorar porque não vai complicar ali, mas é lógico, que o conjunto todo vai ser melhor.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Vou aproveitar, usufruir da experiência da arquiteta, existe uma passarela que, ao que consta, é tombada pelo patrimônio, e que parece também haver um acordo entre Ibis, Infraero, Caixa Econômica para recuperar tudo e tal, eu não sei se isso procede ou se essa passarela, nesse processo, deixa de ser um ponto importante.

O SR. WILLER LARRI FURTADO – Não. Aquela passarela vai ser sempre importante porque ela facilita a acessibilidade ao pedestre, aos trabalhadores ali. Existe realmente um tombamento, esse projeto está sendo adequado, tem uma fundação, que eu não sei o nome do

Folha nº	442	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:24	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

arquiteto, inclusive colocar cobertura nela. Existe um grande problema que aquela passarela é fora de padrão, se passar um veículo de uma certa altura, derruba a passarela.

Então, estão acertando os detalhes para ver como fazer porque o ideal seria ter uma nova passarela.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Essa passarela é um problema. Eu estou colocando até porque, como nós falamos e discutimos a situação e falamos no Hotel Ibis, houve uma informação de que essa passarela seria coberta, blindada etc., o que eu gostaria de lembrar é que, tendo em vista que hoje o número de usuários aí no aeroporto, a gente está acostumado a ver muita cadeira de roda, muitos deficientes utilizando e a tendência no Brasil é ter mais idosos, que ela tivesse uma atenção a isso também, ou seja, principalmente a acessibilidade do idoso e do deficiente físico.

O SR. WILLER LARRI FURTADO – Por obrigação e por responsabilidade da empresa, hoje, todos os projetos novos contemplam essa acessibilidade ao deficiente físico, do que tem restrição, isso é obrigação legal nossa de colocar isso em todo projeto. O que existiu está lá, o que é reformado já tem de adequar as instalações para isso.

Então isso nesse complexo todo, inclusive na adequação do aeroporto, do terminal em si, são previstas todas as instalações para essas condições especiais.

Folha nº 443	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:25	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

A SRA. ELEUSA LOPES – Área total da garagem, aqui vai ter um ponto que é o acesso dessa área lá em baixo, já no sistema viário, para o passageiro a pé, aqui ele sobe por elevador, vai para essa praça aqui, e aqui ele se liga também com o terminal.

Então por aqui você faz toda ligação, inclusive o metrô chegando aqui, ele vai se ligar aqui e vai ter uma ligação nesse ponto subterrâneo. É aqui que a gente faz a ligação ou para quem vai para o passageiro ou quem quiser utilizar a praça. Vem aqui, liga, porque essa aqui vai ser uma praça pública.

O SR. – Essa garagem vai ser para quantos carros mesmo?

A SRA. ELEUSA LOPES – Para 2.550 cobertos.

O SR. – E a previsão de aumento de demanda, enfim, de pessoas que vão se dirigir ao aeroporto de alguma maneira, para embarque e desembarque ou para compras etc., está previsto para quanto o aumento? O estudo deve ter previsto um aumento desse fluxo de pessoas, esse aumento em porcentagem seria quanto mais ou menos?

A SRA. ELEUSA LOPES – Esse dimensionamento tanto daqui como dessa obra que o Willer explicou é para o movimento atual de 12 milhões. A gente deve estar fechando esse ano em

Folha nº 444	do
Processo 21/01	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

E-1 a

E-19

FOLHA:26	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

11 milhões, que com um pouquinho de folga, então 12 milhões que é a capacidade balanceada com sistema de pista.

Mas nós estamos licitando um plano de desenvolvimento que vai dar realmente o crescimento do terminal, mas de qualquer jeito, como aqui tem toda uma área descoberta, esse edifício garagem poderia ser rebatido aqui e teria mais 2.500, então, no mínimo, ele dobraria. Nós estamos esperando o plano de desenvolvimento do aeroporto que está sendo contratado e que vai nos dizer qual é o perfil do aeroporto daqui para frente. Se ele vai congelar em 12 milhões, se ele vai diminuir ou se ele vai aumentar um pouco e quanto pouco.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Há mais alguma pergunta sobre o projeto ou alguma questão sobre a apresentação em si?

O SR. – Só para confirmar isso, na verdade hoje tem 1.350 vagas e iria para 2.500, ou tem mais? Cobertas teriam 2.500 e mais 700 descobertas. E não tem mais 2.500?

A SRA. ELEUSA LOPES – Não.

Folha nº 445	do
Processo 21/01	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:27	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Eu queria saber se esse projeto todo que você mostrou já está aprovado ou se está em vias de aprovação, quais os setores que foram consultados para se autorizar?

A SRA. ELEUSA LOPES – Ele está todo aprovado, com exceção da Secretaria da Habitação.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – E o projeto viário?

A SRA. ELEUSA LOPES – Também, junto com todo o complexo.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – E há alguma previsão, existem verbas já alocadas para essa obra pelo menos no sistema viário?

A SRA. ELEUSA LOPES – Aquele sistema viário que eu falei, do viaduto, em conjunto com o edifício garagem é toda nossa concessão que está parada por problema de uma ação judicial. A passagem subterrânea que seria por conta do município e que a gente não tem previsão ainda de quando será feita.

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:28	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Seria engraçado se não fosse triste, quer dizer, eventualmente pode-se construir o edifício garagem sem a obra viária?

A SRA. ELEUSA LOPES – Não. A obra viária que o edifício garagem necessita ...

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Não. A outra, a passagem subterrânea.

A SRA. ELEUSA LOPES – A subterrânea sim, mas aí vai ficar com o sinal que tem hoje. Já melhorando todo o fluxo o único impecilho será o sinal. A passagem subterrânea não é a única que melhora o fluxo, é isso que estou dizendo, 90% é o viaduto e o edifício garagem.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Eu sei, mas o fluxo depende de obras viárias que serão feitas pelos órgãos de trânsito.

A SRA. ELEUSA LOPES – Não. Esse conjunto viário todo do edifício garagem é a Infraero, só a passagem subterrânea que seria o município ou o Estado.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – As outras obras todas vão ser feitas com verba da Infraero?

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:29	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

A SRA. ELEUSA LOPES – Isso. Só a subterrânea que seria o município ou o Estado.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – E a passarela?

A SRA. ELEUSA LOPES – A passarela também é a Infraero, faz parte do projeto.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – O viaduto, você diz não é?

A SRA. ELEUSA LOPES – A passarela, o viaduto, o retorno é tudo a Infraero. Só a subterrânea que é o município ou o Estado.

O SR. WILLER LARRI FURTADO – E é uma coisa que não sabemos, ao longo do processo, o que pode acontecer.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Essa licitação que você se referiu é da Infraero, não dos órgãos municipais, não é?

A SRA. ELEUSA LOPES – O desenvolvimento é da Infraero.

Folha nº 448	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:30	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – A licitação é da Infraero?

O SR. WILLER LARRI FURTADO – Essas obras todas, o edifício garagem e do terminal, tudo por conta da Infraero, é um investimento em torno de quase 90 milhões e a qualquer momento podem ser licitadas as duas obras.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Bom, já que estamos falando no assunto de financiamento, só para a gente entender, qual é a receita da Infraero, advém daonde, como é composto o orçamento da Infraero?

O SR. WILLER LARRI FURTADO – O orçamento da Infraero é feito pela sua própria receita e resultado das suas operações. A Infraero gera toda sua receita, são tarifas aeroportuárias e atividades de exploração que nós temos dentro dos terminais. Então, é receita própria, não tem participação de recursos da União Federal, são recursos próprios. Essas obras vão ser com recursos próprios e de resultado de atividades comerciais nossas.

Basicamente a receita da Infraero é de tarifa aeroportuária.

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:31	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Não foi dito aqui, há um projeto de construção de shopping?

O SR. WILLER LARRI FURTADO – Não. O que está sendo feito em Congonhas é aquilo que disse ao senhor. Será a adequação da área de Congonhas, não está previsto shopping. É a adequação da área, agregação de espaços, hoje, que estão com outra utilização inclusive para atividades culturais.

Então não existe essa preocupação e esse objetivo de fazer shopping no aeroporto de Congonhas porque isso não é característica do aeroporto. É reformar todo terminal preservando todo valor arquitetônico, o conjunto arquitetônico e manter um nível de conforto. Novos banheiros, acessibilidade melhor, elevadores, escadas rolantes, conexão com o estacionamento atendendo o deficiente, as pessoas que tem dificuldade de locomoção, restauração das condições arquitetônicas que têm lá.

O SR. PAULO FRANGE – Willer, eu gostaria que você explicasse, tal área do Sivam que agora não tem mais necessidade de existir, o que vai ser aí, ou seja, hoje ainda não apareceu o projeto, qual o destino que vai ter essa área uma vez que não tem mais escritório do Sivam aqui?

O SR. WILLER LARRI FURTADO – A área do Sivam que seria aquela área rebatida do saguão do aeroporto, é mais ou menos com essas características, os paulistas com alguma idade

Folha nº 450	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

E-1 a

E-19

FOLHA:32	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

frequentaram alguns bares, a proposta da Infraero e a minha proposta é que tenha atividade cultural. O aeroporto pára das 23 às 6 horas, mas a cidade tem uma atividade cultural intensa. Então, a intenção é usar ali para vernisagens, espaço cultural, atividade cultural. Essa é minha proposta de resgatar aquele piso bonito do aeroporto, aquela característica bonita, aquela arquitetura existente e fazer atividades à noite que agreguem valor e tragam benefícios para a comunidade.

Em cima tem a mesma característica, a área está toda preservada. Aquela oficial, até pela característica, pelo painel, é só atividade institucional mesmo, para atender autoridades convidadas à cidade de São Paulo e algum evento muito especial, e não para ter uma demanda. Você viu que é um bem muito precioso, as características daquilo, o madeirame existente, o piso, não dá para fazer grandes atividades, é mais ou menos o que ocorre hoje.

O que nós temos de característica arquitetônica que está bem mantido vamos conservar. Não tem nenhuma idéia de agregar aquilo com o conjunto do terminal e de aumentar. Aquilo vai ser sempre uma característica de Congonhas e não pode ser construído nada ali também. Você não pode subir porque restringe a operação do aeroporto. Então aquilo fica do jeito que está.

O SR. PAULO FRANGE – Senhor Presidente, eu gostaria de fazer dois pedidos. Para que a gente convidasse a direção do Metrô, alguém da área de engenharia ou de projetos para que apresentasse para nós o que realmente existe para essa área. Se nós não fizemos pela comissão de estudos, com certeza, o Estado não fala conosco, é uma situação delicadíssima, a gente não consegue nem retorno de ligação.

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:33	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Então se a gente convidasse alguém da direção do Metrô que pudesse nos apresentar qual é a real proposta, o tempo, quantos anos, se vai ser feito de forma a utilizar dinheiro do Estado ou se vai haver investimento de terceiros porque já está na hora de pensarmos em investimentos de outros órgãos inclusive de iniciativa privada nessa área. E convidar também a CET que não nos respondeu nem ofício, e São Paulo Transportes, para que viessem aqui também falar sobre essa situação que foi apresentada agora, é ótima essa notícia de que vai haver uma mudança, mas convidar a CET e São Paulo Transportes para que viesse aqui e mostrasse a cara, falasse conosco.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Acho uma proposta muito importante e pediria já para a secretaria providenciar os ofícios para fazer os convites.

Tem a palavra o Sr. Flores.

O SR. FLORES – Eu queria pedir um favor, se fosse possível, para a gente ter aquela figura onde tem a pista, o *master plain* do aeroporto porque uma pergunta não foi respondida, que é a propriedade da área. E eu queria, em cima daquele desenho, fazer duas perguntas em relação à proposta que foi apresentada.

O SR. WILLER LARRI FURTADO – A propriedade da área é respondida pela União.

O SR. FLORES – Eu queria mais especificamente entender ...

Folha nº 452	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:34	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O SR. WILLER LARRI FURTADO – Em operação de aeroportos na concessão da União. Para a Infraero, pode ser para o município, como o Estado tem algumas concessões também e até para uma pessoa de iniciativa privada.

Eu vou deixar aqui as coisas básicas do Código Brasileiro de Aeronáutica, posso mandar até o capítulo dos aeródromos, da construção e utilização de aeródromos, da utilização de áreas aeroportuárias, do patrimônio aeroportuário e das zonas de proteção, e que no caso aqui, tem uma específica também.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Existe algum documento da concessão específica aqui da Infraero?

O SR. WILLER LARRI FURTADO – Não. Esse aí é o geral e em 1973 a autoridade, o Ministro, concedeu aquilo para tantos aeroportos. A Infraero foi criada em 1973, até então quem operava era o DAC, alguns municípios ou o Estado ao longo dos anos. Em 1972 foi criada e em 1973 foi operada, aí foi dada uma portaria, um decreto do governo já entregando treze aeroportos, depois mais vinte, hoje nós temos sessenta e cinco e tudo é feito através de ato do poder competente.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Essa portaria só trata dessa autorização ou descreve as atividades que a Infraero poderia exercer?

Folha nº 453	do
Processo	21/01
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:35	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O SR. WILLER LARRI FURTADO – Dá toda essa instrução.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Nós temos essa portaria aqui?

O SR. WILLER LARRI FURTADO – Essa não está aqui. Mas eu passar para o senhor depois essa portaria.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Então a secretaria fica incumbida de receber a portaria.

O SR. FLORES – Eu queria que a pergunta fosse entendida num contexto não de contestação do que foi apresentado, mas como curiosidade, e só para esclarecer aos colegas da Infraero, eu, há trinta anos, participo de projetos aeroportuários, não vou me estender aqui nos detalhes e estou desinformado relativamente a esse projeto. Mas eu tenho uma estranheza que queria, em nome do esforço que o município está fazendo de entender que patrimônio é esse para a cidade, entender o que vai ser feito dele daqui para frente.

Eu entendi duas coisas. Que planejar aeroporto significa planejar para pelo menos vinte anos, mas ao mesmo tempo eu entendi que isto é para cumprir com o que já é necessário hoje, não é

31

Folha nº 454	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

E-1 a

E-19

FOLHA:36	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

para vinte anos, as posições e tudo mais é para hoje, então isso não está feito para daqui para frente, isto é para corrigir, para trazer para hoje o terminal, isso foi o que acho que escutei.

Daí a dúvida é a seguinte: originalmente nós tínhamos a pista, posteriormente duas pistas, tem os pátios, e o terminal que começou aqui originalmente tem uma relação hoje com a pista que é de vizinhança se não no limite, ela é quase indesejável, ela é mais próxima do que seria confortável para um aeroporto em padrões modernos.

Ele não está fora dos padrões, mas tem um limite que ao longo do tempo foi se manifestando.

Ao longo do tempo o pátio de aeronaves foi andando para lá, posições remotas num primeiro instante, hoje é um tráfego de aeronaves porque as aeronaves foram trazidas para próximo do terminal e esse pátio cresceu bastante ao longo do tempo.

Como isso é uma realidade a dúvida e a pergunta é a seguinte: por que a gente está lá construindo um terminal onde hoje já é confuso operar por causa da situação atual e não constrói esse terminal como deveria ser feito, entre o lado terrestre e o lado aéreo que já veio para cá? A posse é a seguinte: esse terminal, que é superdenso, poderia ser construído ao longo do pátio que já está delimitado aqui e que poderia crescer.

O que pode impedir são propriedades existentes oriundas de uma ocupação do aeroporto onde há trinta, quarenta anos, isso era longe do terminal, portanto era angar. Hoje ele está de frente para a rua, para o sistema viário.

76

Folha nº	455	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:37	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O terminal poderia ser feito nesta fase, numa área aqui, é claro que aqui tem edifícios da Varig, da Vasp, que são edifícios que podem ocupar prédios do outro lado da rua e não tem problema nenhum.

O problema da propriedade do terreno é para entender o seguinte: como a Infraero está lidando com isso, de maneira que um investimento público vai ser feito, é público porque a receita que é gerada pelo aeroporto que vai para a Infraero é uma receita pública, de uma coisa pública. Quem gera isso são as empresas aéreas, elas têm o interesse direto e indireto em operar no aeroporto, nesse e em outros.

Mas historicamente as ocupações que hoje se manifestam aqui não batem direitinho, em densidade e utilidade, com o que de público precisa ser feito para esse aeroporto ter um melhor serviço para o passageiro.

Então a pergunta é: o terminal é feito aqui aonde hoje já é caótica a utilização, vocês imaginem, não é impossível, outros terminais já foram feitos assim na Bahia, em Salvador, em outros lugares.

Por que não construir uma extensão do terminal com novo padrão, afastando do sistema viário, criando condições de ter pistas de acesso para embarque e desembarque separadas uma da outra, isso fazendo um projeto novo adequado a essa nova postura de separar horas pico de embarque e desembarque com tráfego urbano e local, que é foi dito aqui. Então, a minha dúvida é por que esse investimento continua sendo feito aqui quando a gente poderia trazer a densidade de pátios e de aeronaves para cá, então vocês imaginem esse terminal em vez de estar todo

37

Folha nº 456	do
Processo 21/01	
Irineu Bosquelro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:38	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

engruvinhandinho aqui no canto, poderia estar ocupando esse espaço mais nobre do terminal, longe das pistas, longe de ruídos e depois esse terminal todo, que é inclusive histórico, poder ser mantido com as características que foram colocadas até como história da cidade, mas eles são a reserva no futuro do terminal. É claro que quando se construísse o terminal aqui, as posturas de embarque e desembarque que hoje, por exemplo, uma empresa como a Gol introduziu no mercado, não são as mesmas de uma empresa como a Vasp.

Então as posturas de embarque e desembarque também estão mudando. Para quem teve a oportunidade, nos últimos anos, de viajar, infelizmente os acidentes nos Estados Unidos estão mascarando um pouco o que a gente poderia estar falando aqui, mas existem, nos Estados Unidos, linhas em que você entra num avião sem nenhum controle, como num ônibus e paga a bordo.

A não ser com relação aos aspectos de terrorismo, segurança de vôos etc. que escapa um pouco dessa discussão, um aeroporto deveria ser a coisa mais espartana possível, eu não estou querendo polemizar, eu vou só voltar, propriedade da terra e decisão de onde fazer o aeroporto, se alguém pudesse explicar um pouquinho.

A SRA. ELEUSA LOPES – Só retornando um pouquinho, eu vou contar uma historinha rápida, mas é só para explicar o por que de não para cá.

Congonhas, na época de 1980, quando foi saturado o sítio, porque ele era o principal de São Paulo, operava aqui internacional e doméstico, foi feito todo um planejamento da área terminal aérea de São Paulo onde se escolheu o novo sítio de Guarulhos.

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:39	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Nessa época foi o plano diretor não só de Guarulhos como o de Congonhas. Então, uma vez definido que aqui seria só ponte aérea, foi feito um plano diretor onde previa, no futuro, um crescimento para cá sim.

Só que esse trabalho não foi realizado porque até 1995 o aeroporto de Congonhas basicamente operou só ponte aérea com um movimento muito pequeno. Estava tudo lá em Guarulhos. Quando chegou em 1995, ele voltou a ter movimento porque ele é importante para a cidade.

Nesta época, de 95 a 97, nós desenvolvemos esse plano diretor que na época era o aprovado, crescendo para cá, só que a chiadeira da comunidade foi tamanha a ponto até de embarcar o edifício garagem, que nós congelamos esse planejamento e estamos fazendo um outro para ver qual a vocação de Congonhas, vai esvaziar, vai crescer, vai ficar do mesmo tamanho.

Porque o crescimento para cá não é uma obra essa, eu sou estou fazendo uma sala de embarque, a sobra é 32 milhões, o crescimento para cá é de ordem de 500 milhões porque eu tenho que acabar com todas essas instalações, tem que levar as companhias aéreas para Guarulhos porque é ela que deveria ser o destino delas, tem de fazer toda uma intervenção de terminal, sala de embarque, desembarque, tem de fazer tudo aqui.

E aqui não. Aí o que aconteceu, como isso não andou de 95 até agora e o pessoal questionou esse plano de desenvolvimento a ponto da gente ter de fazer outro, o que nós fizemos?

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

E-1 a

E-19

FOLHA:40	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O crescimento continuou acontecendo, não é porque a gente não decidiu o que fazer que a demanda parou, ela continuou crescendo e chegou num ponto caótico. Então o que a gente tem de fazer?

Isso já é pátio hoje, não se usa para nada a não ser para transitar caminhão e passageiro. Então a gente faz uma sala de embarque aqui, elevada, põe as pontes, investe 32 milhões e espera ver qual vai ser o plano de desenvolvimento que vai ser aprovado no município, no Estado e no Governo Federal. Aí sim, caso seja para cá, isso aqui não vai ser perdido. Porque como tem isso aqui histórico, isso pode ser até um restaurante.

Então é uma obra que a gente faria agora sem esperar resolver isso porque vai demorar, e atenderia o usuário que já está apertado, igual uma lata de sardinha, então nós temos o planejamento.

O SR. FLORES – A chiadeira que foi conhecida pelo menos por mim, eu posso estar desinformado, é sobre a praça, o uso indevido da praça e a argumentação que se tornou pública é por ser, a praça, pública. Porque o investimento estaria sendo feito numa área pública, isso foi como chegou aos jornais, o que eu registrei.

Agora, eu estou superinteressado em saber da chiadeira da Varig, de todo mundo, a chiadeira do *air side* e não do *land side*. Por que do *air side*? Até porque vocês têm uma tradição e um resquício militar essa chiadeira do *air side* é assim, eu poderia falar de outro jeito em bom português, mas é assim, não dá o menor problema fazer o que a gente quer dentro da área de um

Folha nº 459	do
Processo	21/01
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:41	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

aeroporto. Pode alegar segurança nacional, pode alegar um monte de outras coisas, porque foi feito o tempo inteiro assim.

Então eu queria entender um pouco melhor a chiadeira que impediu de fazer o estacionamento numa área pública, essa é pública, a informação, mas a chiadeira de estender o aeroporto com novas, e estou chamando a atenção para que quando a gente só faz a sala de embarque a gente resolve um problema, mas quando se faz um novo terminal com acesso claro para embarque e desembarque como qualquer terminal moderno hoje, em quase todos os lugares, acabam tendo de fazer porque as horas de pico de embarque e desembarque podem não coincidir, podem trazer diferenças de uso etc., essa chiadeira do lado do pátio é que eu queria entender, porque essa não teria impedido, a da praça sim, mas a do lado aéreo teoricamente, que eu saiba, o povo não tem muito poder de mudar o que é feito além da cerca, o povo não pode nem entrar.

A SRA. ELEUSA LOPES – A chiadeira inicialmente começou por isso mesmo, mas o Movimento Defenda São Paulo, que quando nós sentamos em 97 para começar apresentar o que estava planejado para Congonhas, eles chiaram disso aqui, não foram nem as companhias aéreas, as companhias aéreas nós nem tivemos esse papo, porque realmente é como o senhor, é diferente. Eles tem de sair, a gente precisa crescer o aeroporto, eles tem de sair, acabou.

Agora quando o Movimento Defenda São Paulo conheceu a previsão de crescimento de Congonhas, ainda nem tinha isso, foi que teve a gritaria, que não podia ser feito aquilo, que tinha de

Folha nº	460	21/01	60
Processo			
Irineu Bosqueiro Filho			
Reg. 11068			

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

E-1 a

E-19

FOLHA:42	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

ser definido qual o perfil do aeroporto, porque ele não crescer, disso existia até uma maquete que foi amplamente divulgada em 95 e 96 com esse crescimento para cá, a maquete está lá no aeroporto.

Aí conseguiu unir isso que é uma ação com tudo isso daqui e a gente não pôde fazer nada, e começamos a negociar. Aí veio a necessidade de rever esse plano de desenvolvimento só que para rever esse plano de desenvolvimento a gente teve de contratar e é uma atividade multidisciplinar, não é só o aeroporto que faz, você tem de consultar meio ambiente, município, Estado, isso leva, no barato, dois anos e até mesmo para a gente saber o que fazer no plano de desenvolvimento já levamos um tempão junto com os órgãos, então nós estamos contratando agora.

E a demanda foi crescendo e a gente falou: bom, então isso é o crescimento futuro, nós vamos definir em conjunto, Estado, município e Federal. Eu preciso fazer alguma coisa agora.

Não posso mexer nesse prédio porque ele é histórico, então vou construir aqui uma sala para resolver o problema agora.

O problema futuro vai ser resolvido quando o plano de desenvolvimento estiver concluído, aprovado em conjunto com todos os órgãos, ou seja, daqui a dois anos. Isso aqui vai ter que segurar dois anos. É isso.

O SR. WILLER LARRI FURTADO – E quanto ao lado a, isso tudo teria que ir para o Dr. Farhat, a regulamentação e tudo, isso tudo acertado e sem o estado de direito. Você não pode dizer sai daqui hoje, vai para lá. Então o aeroporto que é público diz que as aeronaves atende as

42

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

E-1 a

E-19

FOLHA:43	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

homologações e tudo, qualquer empresa brasileira ou qualquer cidadão que tem avião e tem esses registros pode e deve operar nos aeroportos cumprindo as determinações.

Então, tem lá a maquete, a área de Congonhas é enorme, é isso aqui, isso aqui, então se a sociedade quiser não tem nenhum problema, vem tudo para cá. Olha o que tem de tempo, que tem de acertar, inclusive é interesse da empresa aérea pôr o avião para voar. Se o aeroporto operar 24 horas, só Boing, só 800, 700, 900 ele não é. Então nós estamos aqui para atender o anseio da sociedade, e nós, como gestores da coisa pública, não podemos esperar.

Nós estamos a cinco anos aguardando algo acontecer, cada dia parece uma tartaruga turbinada, você vai fazer uma coisa e acontece outra. Então até o conceito disso aqui já mudou, para atender as negociações e tudo.

Como eu disse a Infraero opera 65 aeroportos. Ela opera aeroporto que está 20% de capacidade como opera esse que está pleno e se oferecer mais terá mais demanda.

Qual o limite, é esse. Como o senhor mesmo disse, está tudo dentro, de acordo com o projeto. É o ideal? Não. Porque se fosse um aeroporto novo não teria essa configuração, essas características e outras legislações. Mas, inevitavelmente, aconteceria o que aconteceu com o próprio Guarulhos, o que hoje acontece com o Confins que estava em lugar nenhum e a cidade já está cercando o aeroporto. Daqui a pouco as galinhas vão reclamar porque são granjas que tem do lado do aeroporto.

Então essa questão, vocês conhecem bem a região aqui, aqui tem coisa que é propriedade da União, ela que vê o que está previsto e acerte o que tem que acertar.

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:44	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O SR. – A propriedade da União exclui essa praça?

O SR. WILLER LARRI FURTADO – Não.

O SR. – A praça é da União?

O SR. WILLER LARRI FURTADO – A praça é da União.

O SR. – A propriedade da União exclui esses andares?

O SR. WILLER LARRI FURTADO – Não. Isso tudo é da União, quando terminar o prazo de amortização isso passa a ser interesse da União. Se a União fizer alguma coisa antes o proprietário vai querer indenização. A dívida do aeroporto é aqui, esse muro branco.

Então essa foto, se não me engano, está faltando um andar, isso aqui é da União, quando ou quem recebe a concessão, está previsto do prazo x.

O SR. – Uma outra pergunta. O senhor já deve ter ouvido, na grande imprensa, que algumas das empresas que ocupam esse espaço, Varig e Transbrasil, por exemplo, antes do acidente e de toda essa confusão internacional sobre o operacional financeiro

Folha nº 463	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

E-1 a

E-19

FOLHA:45	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

econômico das empresas aéreas que está questionando inclusive empresas do porte da Boeing etc. com demissões de trinta, sessenta, oitenta mil pessoas na Europa e nos Estados Unidos. A Varig vai despedir 1.500 pessoas, está no jornal de hoje, a Transbrasil está quase inadimplente com aviões que estão sendo devolvidos para as empresas de *leasing*.

A própria Infraero está questionando a operação das empresas em algum aeroporto porque elas não pagam as taxas devidas aeroportuárias, isso também é uma notícia que a gente tem noção que está acontecendo. A minha pergunta é a seguinte: Transbrasil e Vasp, até pela gestão, que eu considero indevida de coisas que são semipúblicas, vão à falência se a gente bobiar e é daqui a dois dias. Essa parte toda dessa propriedade vai estar absolutamente na mão das baratas porque isso aqui hoje já é uma utilização indevida de um solo tão nobre.

Como o senhor mesmo falou, por definição isso devia estar num aeroporto com outra estrutura. Isso foi proposto há quinze anos atrás, nos planos feitos naquela época.

Então esse aspecto da propriedade e como a gente lida com ela, é que estava sendo questionada, eu percebi que o Vereador, já há umas duas reuniões atrás, estava curioso em relação a isso e eu acho que isso tem que ficar bem claro, durante a visita foi falado inclusive da aparente invasão de construções indevidas etc. e tal. E isso preocupa a Prefeitura, eu imagino, como outros assuntos.

Então o limite e a propriedade do aeroporto, por exemplo, eu ouvi no ônibus na visita, que, por definição, essa área no eixo da pista principal 35 ou 17, nesta posição tão próxima da pista também devia ser uma área propriedade da União e que a ocupação teria sido indevida com a

45

Folha nº	464	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:46	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

aprovação da Prefeitura porque senão não estaria aqui. Em qualquer aeroporto não deveria existir uma propriedade a menos de 150 metros da pista; claro que aqui você está 20 metros abaixo da pista porque essa pista está em aterro, mas eu ouvi e imagino que seja verdade que uma área tão próxima do aeroporto deveria ser entendida de uma melhor maneira em termos de propriedade do solo.

É só porque isso vai esclarecer os aspectos que preocupam o relator da comissão que só tem o poder de agir da cidade para o aeroporto e não do aeroporto para a cidade.

Do aeroporto para a cidade a história já consolidou um monte de coisas aqui.

O SR. WILLER LARRI FURTADO – Como eu já havia dito ao senhor e volto a repetir, a questão do futuro das empresas, disse eu tenho os diplomas legais, existe uma obrigação das empresas na massa falida ou do que acontecer com a União. Então isso é propriedade da União e a história mostrou isso aí.

Esse aspecto aí, a gente não sabe o que vai ser amanhã de qualquer empresa, mas de qualquer forma o Poder Público, do qual nós somos subordinados, vai fazer cumprir o que está previsto nos diversos contratos existentes.

Quanto às questões da Infraero, que o senhor colocou, nós como órgão do Poder Público, a nossa obrigação é cobrar todas as empresas que operam no aeroporto, que é a nossa atribuição e nós temos um regime de direitos. Então o que a Infraero pode fazer ela faz o que está dentro da sua competência, você tem o Judiciário para ser obedecido.

Folha nº 465	do
Processo	21/09
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

E-1 a

E-19

FOLHA:47	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Então a gestão da coisa pública é feita de um modo transparente e até de ampla divulgação na imprensa, agora se o Judiciário dá a concessão, dá autorização, nós não podemos ir contra. Então isso tudo está respeitando a legislação atual e os direitos de quem está aqui.

A SRA. MARIA ISAURA GONÇALVES PEREIRA – O que eu gostaria de complementar é com relação à maneira com que esse bem passou a ser da União.

Em 1936 houve o decreto desapropriatório, houve a desapropriação da área que foi feita pelo Estado, pela Fazenda do Estado de São Paulo. Então automaticamente toda área que é destinada a aeroportos, o próprio Código Brasileiro da Aeronáutica é quem nos assegura isso, assegura o País, ela passa a ter a característica de patrimônio de bem público federal.

Então essa área inclusive essa parte da praça está incluída, nós temos todo o mapa e temos tudo à disposição de vocês se vocês precisarem.

Então realmente nunca existiu uma praça municipal ali, sempre essa área englobou a nossa área de aeroporto e que daí em 1981 nós, Infraero, até 1981 era o DAESP quem administrava, era o próprio Estado, a partir de 1981 para cá nós recebemos através do Ministério da Aeronáutica, através dessa portaria, que vou ceder uma cópia para eles, nós recebemos a jurisprudência para fazer a administração e a operacionalidade do aeroporto de Congonhas.

Especificamente a portaria seria com relação à administração porque a Infraero não tem a propriedade, veja bem, a propriedade é da União. A passagem para a União é automática pelo

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

E-1 a

E-19

FOLHA:48	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Código Brasileiro da Aeronáutica na hora que termina o processo de desapropriação, já passa a ser bem da União, é um bem público federal.

Em 1936, pelo Estado, foi feito o processo de desapropriação e o Estado continuou administrando até 1981. O Código Brasileiro da Aeronáutica, que os senhores estão recebendo, posso até precisar os artigos, artigo 36, 38, ele dá essa garantia para o próprio País porque são zonas de segurança nacional, então não pode ficar uma coisa muito localizada, tem de ser da União, então ele passa a ser patrimonial da União.

O SR.

– Desculpe, mas eu não estou entendendo como juridicamente o Código Brasileiro da Aeronáutica poderia legislar sobre essa matéria. O Código Brasileiro da Aeronáutica dispõe que os aeroportos passam a ser de propriedade da União.

A SRA. MARIA ISAURA GONÇALVES PEREIRA – Não. Tem a característica de bem público da União.

O SR.

– Característica de bem público não é propriedade.

A SRA. MARIA ISAURA GONÇALVES PEREIRA – Mas a propriedade era do Estado e do Estado passa para a União.

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:49	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O SR. – Não, mas o Estado fez alguma ação, algum dispositivo que transfere essa propriedade?

A SRA. MARIA ISAURA GONÇALVES PEREIRA – Existem os documentos de transferência.

O SR. – Eu gostaria de ter essa documentação porque sinceramente eu não estou convencido do que V. Sa. colocou aqui porque eu entendo que um bem de propriedade do Estado, ele não poderia passar para a União.

Se o Estado passa para a União deve haver um ato, um processo, enfim algum documento.

O SR. – Se a União passa a ser a proprietária do imóvel que era antes do Governo do Estado, obviamente ele devia ter sido indenizado. Eu não me lembro do Governo do Estado ter sido indenizado.

A SRA. MARIA ISAURA GONÇALVES PEREIRA – Mas é uma característica diferente. Ela só faz a desapropriação porque ela é o ente jurídico responsável por isso e que é possível fazer via Estado.

Folha nº 468	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA
E-1 a
E-19

FOLHA:50	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O SR. – É por isso que até hoje existe essa pendenga em saber quem é o proprietário do imóvel, se é o Governo do Estado ou o Governo Federal, é porque essa questão não foi bem resolvida no Código Brasileiro da Aeronáutica, não é assim que se faz. Aquilo pertence, é um imóvel do Governo do Estado, mas isso é outra questão.

A SRA. MARIA ISAURA GONÇALVES PEREIRA – Nós não somos ninguém para questionar o Código agora, não seria o momento oportuno.

O SR. – Mas isso vai ficar registrado porque é uma questão muito importante.

O SR. WILLER LARRI FURTADO – Além de haver o Código Brasileiro da Aeronáutica tem todo histórico da constituição de 1936, as várias tratativas entre o Estado e o Poder, o Ministério da Aeronáutica no passado, onde foi regulado esse acordo jurídico. Então não é assim, porque está ali, não é isso, tem outros documentos também. Tem o serviço patrimonial, tem cartório, tem tudo. Então não foi um negócio toma lá, dá cá, e só que está resumido porque você vê antes do Código tinha outra legislação.

Então isso tudo foi complementar e estão sendo respeitados os diplomas legais para fazer isso. Isso aqui acontece em São Paulo, Santa Catarina, em qualquer parte do Brasil onde não foi base aérea porque já era terreno da União ou até mesmo onde tinha base aérea e alguma parte foi

Folha nº 469	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

E-1 a

E-19

FOLHA:51	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

feita desapropriação para implantação nem sempre foi o Governo Federal que pagou isso, pode ser até por interesse do município que integrou o patrimônio da União pela própria legislação existente.

Então o que vai ser depois de anaque ou daqui a alguns dias eu não sei. Isso tudo que acontece em qualquer aeroporto, isso não é uma característica de São Paulo, foi feito respeitando os diplomas legais e as diversas legislações. Esse aeroporto é de 1936 e nós estamos em 2001, foram cumpridos todos os parâmetros legais.

Agora os aspectos jurídicos, a variedade toda a sociedade está discutindo várias coisas. Então eu só estou colocando o que existe e como foi feito até aqui.

Hoje a análise que a sociedade faz, o planejador vê de uma forma, o administrador vê de outra, nós estamos aqui discutindo a utilização do aeroporto de Congonhas para a sociedade. Se fosse num passado seria é isso, fecha. Nós estamos aqui colocando a nossa realidade ao nosso momento atual.

Então a vontade de fazer um aeroporto hipermoderno etc. e tal, nós estamos aqui para atender um equipamento da cidade. Hoje existe a Infraero, amanhã se a Prefeitura se candidatar a habilitar e o poder concedente pode ser São Paulo Aeroportos, não sei, tem várias outras atribuições, o Estado, alguns aeroportos são administrados pelo DAESP, e aqui em São Paulo nem sei se tem aeroporto privado, mas poderia ser até privado.

Folha nº	470	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

E-1 a

E-19

FOLHA:52	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O SR.

– Só para terminar, nós estamos falando aqui de aeroportos, mas vocês da Infraero já estão falando de praças, enfim, nós temos delimitar a propriedade dessas áreas porque a construção em áreas públicas municipais já tem um outro aspecto.

Então, por isso a minha insistência não só pelo fato do terreno do aeroporto em si, mas já está se pretendendo a construção de garagens e praças, enfim, nós temos que saber delimitar a propriedade dessas áreas para poder em cima disso examinar a situação.

O SR. PAULO FRANGE (PTB) – Eu vou apenas fazer um requerimento, Presidente, e pedir para que V. Exa. possa deferir, vez que nós temos dificuldades demais, nós não conseguimos mesmo indo lá, as quadras fiscais correspondentes, porque disse que tem de ser de ofício.

Só para o pessoal entender aqui, no município de São Paulo nós ainda temos requisição preenchida e assinada para tirar xerox, nós estamos então em 1936. Como tem de ser de ofício gostaria que o senhor deferisse um ofício para que a Administração Regional do Jabaquara nos forneça as quadras fiscais pertinentes. Um ofício ao departamento de patrimônio para que nos informe a real situação patrimonial no entorno do aeroporto. Nós não estamos duvidando da União, mas nós precisamos saber do município, e todos nós sabemos aqui, quando vamos buscar a escritura do nosso terreno, falta dois metros de um lado porque o vizinho vem colocando, e falta, quatro às vezes passa, nós temos aqui pessoas que compraram áreas e tem uma área sobrando no fundo e essa contabilidade é complicada.

Folha nº 471	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:53	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Então o que nós queremos saber, o que nos interessa é o município, quais são as quadras fiscais, a Regional do Jabaquara, por ofício, vai nos entregar e o departamento de patrimônio com o mesmo ofício encaminhar à Secretária de Negócios Jurídicos, Dra. Ana Emília, que tem nos ajudado muito, para que ela também possa nos ajudar nessa informação para poder compor na relatoria exatamente quais são os limites físicos do município que ele entende como dele para que a gente possa juntar depois essas áreas.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Peço à secretaria para que providencie esse ofício, por gentileza.

O SR. WILLER LARRI FURTADO – Eu só queria acrescentar o projeto do aeroporto que a Infraero acha que estamos apresentando para a sociedade e não edifício garagem. O edifício garagem faz parte do equipamento urbano chamado aeroporto por isso o detivemos também porque não adianta arrumar tudo lá e lá fora estar um caos. Receber o pedido do Dr. Paulo Frange aqui que chega lá estressado, está todo mundo mal humorado e nível de conforto está ruim.

O aeroporto hoje é administrado pela Infraero para a cidade de São Paulo, nós somos prestadores de serviço público, então isso é um dos nossos equipamentos. Gostaríamos de ter toda a participação de toda sociedade não somente dos municípios e do Estado para todos os aeroportos, se nós, enquanto usuários, tivéssemos conforto, segurança para ir de Congonhas para Marte, para Campinas, para os diversos aeroportos, com metrô, trem superfície, vias não congestionadas e tudo.

53

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:54	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Então a idéia não é garagem e praça pública, nós trabalhamos com o patrimônio da União, e aquilo ali é um patrimônio da União e que nós estamos apresentando sociedade...

Tanto que nós estamos a seis anos conversando para poder implantar o equipamento, se fosse uma coisa arbitrária etc. já tinha iniciado uma coisa desse tipo.

Então, ao longo desses anos, nós estamos conversando e queremos uma implantação de um aeroporto e a adequação do aeroporto de Congonhas até mesmo com essa limitação de projeto que o colega colocou aqui, que é isso que a cidade quer.

Então é uma coisa de apresentar, não existe nada, está se desenvolvendo desde 1996.

O SR. PAULO FRANGE (PTB) – Só para comentar Willer, quero deixar bem claro que nós aqui depositamos muita esperança à frente da Infraero, mesmo você estando agora em São Paulo, nós já sabemos da sua história lá em Belo Horizonte, do que você fez lá, nós depositamos muita esperança no seu trabalho, com certeza, nós não estamos questionando, aliás, é bem vinda a tua presença em São Paulo, com certeza propiciou todo esse trabalho que nós estamos fazendo aqui.

O SR. WILLER LARRI FURTADO – Eu agradeço e é essa visão que a nossa empresa hoje tem. A nossa missão, a nossa visão de negócio de atender a sociedade é dessa forma, de forma transparente de colocar o que nós achamos e a sociedade rebater porque para nós não interessa, eu como administrador do aeroporto, fico constrangido com o nível de conforto e de

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:55	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

adequação das instalações, de não poder atender um deficiente físico do jeito que hoje tem que ser feito. De ver uma instalação que está se degradando e que a gente está ingressando.

Então não adianta atuar só num ponto, temos que atuar tudo, restaurar aquele aeroporto e dar a melhor condição para a principal cidade do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Vamos seguir a ordem, pediu a palavra o Sr. Antônio Cunha e em seguida fala o Sr. Sebastião.

O SR. ANTÔNIO CUNHA – Eu gostaria de comentar, basicamente nós já conhecemos todas essas informações porque a gente vem batalhando nessa questão há cinco anos. Mas são tantas absurdidades que realmente eu poderia falar aqui o dia inteiro, mas dado o adiantado da hora, eu vou me fixar apenas, para que vocês vejam, apenas uma microanálise da questão do edifício garagem, do famoso edifício garagem, item por item do que está escrito.

Primeiro, sistema viário de acesso remodelado, não vai remodelar o sistema de acesso viário, só vai remodelar exclusivamente o acesso ao edifício garagem e nada mais ou, por via de consequência, o atual acesso ao aeroporto. O sistema de acesso é muito mais complexo, muito mais abrangente e não está contemplado nesse projeto.

Na realidade diz aqui, melhora no trânsito da região com instalação de semáforos inteligentes, não vai melhorar coisa nenhuma no trânsito na região porque com semáforos naquele trânsito hipercongestionado mesmo que sejam semáforos inteligentes não melhora nada porque

Folha nº 474	do
Processo 2110	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

E-1 a

E-19

FOLHA:56	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

aquele trânsito naquela região cresce mais ou menos, na Washington Luiz, 500 veículos por anos, numa avenida que não cabe nem uma caixinha de fósforo e que é uma típica avenida da cidade de São Paulo com um projeto de engenharia péssimo, de péssima qualidade, marreta, mau feito e absurdo.

O sistema de acesso ao aeroporto será feito atualmente com os semáforos inteligentes e depois vai vir a tal passagem subterrânea. Isso é típico da astúcia das autoridades que fazem o seguinte: não, primeiro a gente conserva esse sistema, depois a gente constrói a passagem subterrânea, não vai construir coisa nenhuma, é sempre assim, sempre depois é que vai construir, e a experiência nos informa, nós estamos carecas de saber, que isso nunca sai porque é a Prefeitura que vai construir, não quem causa o impacto.

Devo dizer que o estatuto já está em vigor e que, graças a Deus, finalmente incorporou um impostulado do planejamento urbano que há cinquenta anos defendemos que é o seguinte: quem causo impacto é responsável pelo impacto que causa, e é por isso que eles se sentem confortáveis em construir esse edifício garagem porque os impactos que eles vão causar, o abacaxi quem vai ter de descascar é a Prefeitura, é a comunidade. Nós já construímos um belo edifício confortável, agora o restante dos impactos, aquilo que vai ter que ser feito nós é que vamos ter que nos virar, numa Prefeitura que não tem dinheiro nem para comprar café para os seus funcionários.

Não tem dinheiro, como no caso do orçamento participativo, do qual eu participo, não tem dinheiro para tirar xerox, quem tem que tirar xerox somos nós. E que vai trinta anos nessa absurdidade, nos próximos trinta anos a Prefeitura não vai ter dinheiro para nada.

Folha nº 475	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:57	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Torna-se desnecessário o estacionamento de veículos ao longo das vias do entorno melhorando assim o fluxo viário, não é verdade. Vai continuar sendo utilizado o estacionamento no entorno do aeroporto porque esse tipo de solução que apenas e tão somente hiperagrava essa deformidade da matriz do transporte nacional que é essa hiperutilização do automóvel, esse verdadeiro fetiche patológico sobre o automóvel só vai fazer uma coisa, só vai intensificar ainda mais a procura, de tal forma que daqui dois ou três anos essa garagem estará saturada, obrigando a construção de uma outra garagem combinada com o fato de que esse aeroporto já está sendo operado em escala altamente despropositada para 12 milhões de passageiros, quando nós tínhamos um projeto original de 1982 para 18.

Na realidade quando isso acontecer ninguém segura mais nada porque a pressão vai ser pelo incremento da utilização do aeroporto, não por aumento de pousos e decolagens, mas pelo aumento do tamanho das aeronaves que vão despejar cada vez mais passageiros nesse aeroporto, retroalimentando uma necessidade de tráfego de automóveis num sistema viário totalmente saturado, e num sistema de estacionamento pior ainda.

Então, na realidade, vai continuar sendo utilizado o estacionamento do entorno para obrigar um segundo edifício de garagem que vai retroalimentar então a hiperutilização urbana de uma área totalmente extrapolada em matéria de adensamento urbano e aeroportuário.

Reformulação viária na Washington Luiz ao terminal, não reformula nada, a Washington Luiz tem de ser reformulada desde o ponto do edifício da Cruz Vermelha até a Avenida Vicente Rall

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:58	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

se quisermos adequar o sistema viário ao impacto que o aeroporto já está causando e vai causar no futuro.

Quem vai custear isso? O causador do impacto? Não. A Prefeitura de São Paulo.

Resgata o conceito de praça pública com espaços comerciais e áreas livres para exposições, eventos, passeios etc., não resgatam o conceito de praça pública.

Hoje não existe praça pública e amanhã continuará não existindo porque vocês viram que no edifício garagem o seu topo é todo empetecado com uma série de construções e o que vai restar é apenas um jardimzinho com uma graminha que não causa impacto nenhum e que não representa nada de significativo em função do gigantesco volume de passageiros que hoje opera e que vai continuar a crescer.

Aliás, hoje eles se queixam de que hoje o aeroporto está insuficiente para o volume de passageiros que ali trafegam. Mas é lógico, se você for no aeroporto você vai ver que ele foi inteirinho loteado, se transformou num shopping center, numa espécie de camelódromo de luxo, você não tem por onde passar.

Você vai lá e vê no saguão principal aquele restaurante do aeroporto avançou por toda a área dos portões de embarque, só tem duas portas de embarque, quer dizer, se der uma explosão ali, um atentado terrorista, vai todo mundo de encontro às janelas que estão ocupadas por aquela lanchonete.

Então transformaram aquilo num camelódromo de luxo, resultado, você não consegue andar lá dentro mesmo.

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:59	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Criação de área verde para uso da comunidade. A comunidade nunca usou área verde nenhuma e não vai continuar usando porque área verde se relimitará a apenas uma graminha com alguns arbustos absolutamente insignificantes.

Melhoria da qualidade ambiental local, não vai melhorar a qualidade ambiental, vai piorar porque o incremento de tráfego aéreo, de tráfego viário e de adensamento urbano hoje já está em níveis alarmantes e só tende a piorar ainda mais. Então que melhoria ambiental vai haver, não vai haver melhoria ambiental nenhuma.

Manutenção das áreas situadas no limite dos estacionamentos, não vai manter nenhuma. Hoje aquelas árvores que existiam antigamente, árvores de sessenta anos, de porte arbóreo frondoso e que formavam uma massa arbórea suficiente para minimizar o impacto ambiental saíram de lá.

E a sua distribuição não faz o mesmo efeito. E sairão também as outras do restante quando se construir o segundo edifício que vai ser necessário porque a construção desse edifício garagem e dessa nova estação de embarque só vai reforçar a hiperutilização de um aeroporto que nós já vimos, que é do projeto da década de 40, que jamais poderia ter chegado a 12 milhões de passageiros, não poderia ter passado de 4 milhões de passageiros por ano.

Só vai hiperutilizar esse aeroporto. Não adianta.

Eles falam aqui, vocês vejam como isso é interessante, que as pessoas que saem do estacionamento tem de passar em frente da estação de embarque, não precisariam porque aqui existe uma avenida de entorno onde era antes a estação de ônibus e que era antigamente usada exatamente

Folha nº 478	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

E-1 a

E-19

FOLHA:60	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

para isso, que naturalmente foi mais uma vez suprimida em função dessa visão mercantilista que tem que ocupar todos os espaços com estacionamentos pagos.

Então eu gostaria inclusive de pedir que a comissão ficasse com esse próprio documento porque em cima dele nós poderemos analisar ponto por ponto e apontar as contradições e as imponderabilidades que contém nesse projeto porque não adianta, enquanto esse aeroporto for usado para 12 milhões com perspectiva de chegar a 18 e que vai chegar sim, ou mais até, não há solução.

Reconstrução do valor sênico e ambiental, não vão. Esse aeroporto já é uma espécie de favelinha aeronáutica com um padrão arquitetônico totalmente bagunçado. Vai ficar pior ainda.

Portanto, ponto por ponto, nós podemos constestar cabalmente todas as intenções da Infraero. A Infraero insiste na utilização desse aeroporto dessa maneira por uma visão mercantilista absoluta, quando nós sabemos que o mercantilismo histórico já acabou. a trezentos anos de maximizar os lucros e minimizar os investimentos às custas da segurança que é a coisa que eles porque eles apenas preferem fixar a questão da comunidade, mas nunca falam da segurança porque não podem falar, pois não têm respostas.

Querem maximizar esse aeroporto às custas da questão da segurança e do arrebentamento do entorno urbanístico dele que é de responsabilidade da Prefeitura quer sobre o ponto de vista do plano urbanístico, quer sobre o ponto de vista do comprometimento das suas finanças para resolver os impactos que eles querem causar.

Folha nº 479	do
Processo	21/01
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:61	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Eu queria passar a palavra para o chefe de gabinete do Vereador João Antônio, antes só queria dizer que o Sr. Antônio Cunha é o presidente da Associação do Bairro do Campo Belo, e o bairro do Campo Belo é um bairro que está situado no entorno do aeroporto de Congonhas, ou sej, um bairro que recebe diretamente o impacto do aeroporto.

O SR. ANTÔNIO CUNHA – Senhor Presidente, apenas para complementar. Eles falam que vão construir uma estação de metrô em frente ao saguão principal. A questão do metrô na nossa cidade, no nosso País, me parece já um caso patológico.

Todo mundo fala de metrô como se a gente encontra-se nas boas lojas do ramo em cada esquina, como se fosse fácil construir metrô. Metrô, como eles estão querendo construir, vai custar 200 milhões de reais uma linha de metrô. Eles vão custear essa linha, não vão.

Eles falam isso porque sabem que eles não vão custear e que essa linha nunca vai ser construída. Primeiro porque passageiro de avião, com malas de bagagens, não anda de metrô. Não pegar o metrô da linha norte-sul onde não cabe nem uma caixinha de fósforo para se dirigir ao aeroporto. Segundo, é um custo estapafúrdio. Terceiro, dá um impacto violento no reforço da hiperutilização do aeroporto e no impacto do plano urbanístico do entorno.

Então eles falam assim como se fosse uma coisa fácil construir metrô, mas a companhia do metrô vai construir, quem vai construir isso, a Infraero ou a Prefeitura ou o Estado?

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

Folha nº	480	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA:62	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Eu queria que as próximas que se manifestassem fossem rápidas porque antes de começar essa reunião o Sr. Willer já havia me informado que tinha um compromisso por volta de 13 horas e ele terá que sair daqui alguns minutos, então gostaria que o Sr. Sebastião fosse rápido, e em seguida falaria o Sr. Carlos Monteiro, vice-presidente da Associação Comercial de São Paulo que se encontra presente aqui e pediu a palavra.

O SR. SEBASTIÃO GOMES DO NASCIMENTO – Willer eu só queria lhe fazer duas perguntas breves sem mais delongas.

Por exemplo, o objeto de estudo dessa comissão é o problema relacionado ao tráfego aéreo do aeroporto de Congonhas, então o planejamento do aeroporto, como já falaram, leva em consideração uma série de coisas, inclusive o aumento do fluxo de passageiros que alguns dizem que pode diminuir o tráfego aéreo ou não, é uma coisa complicada.

Uma coisa que a gente queria deixar como contribuição para a questão do planejamento é que o que nos incomoda, hoje, em São Paulo, na questão do aeroporto de Congonhas que é tão querido nosso, é um lugar no coração de São Paulo, é o desconforto que a população enfrenta com o tráfego aéreo. Essa é uma questão que nos motivou a tratar disso.

Outra questão que eu quero colocar é que se a Infraero está tendo uma intervenção na região toda, pelos motivos que já foram explicados aqui, eu não estou entendendo por que é que a Prefeitura de São Paulo tem de fazer a passagem subterrânea, eu queria que o senhor me explicasse

Folha nº 481	do
Processo	21/01
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:63	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

depois, até porque a passarela que o senhor falou que vai ser construída, ela atravessa a avenida e vai até o outro lado e a passagem subterrânea fica no meio das duas pistas.

Outra coisa que não vi você tratar é a questão da segurança. Digamos que haja um acidente aéreo, que Deus o livre, nós torcemos para que nunca aconteça, qual é a melhoria que existe na questão da segurança, no entorno, na região e dentro do aeroporto?

O SR. WILLER LARRI FURTADO – O projeto do aeroporto tem essas características, está dentro dos padrões de segurança da legislação existente.

Um aeroporto moderno adequado, ideal, que se fosse construir hoje ele teria outros parâmetros de construção e de utilização. Então todo projeto que for feito dentro do aeroporto, está o planejador aqui, você estar no limite hoje existente, mas é aquilo que está ali, ele tem a certeza disso.

Quanto à questão de tráfego aéreo o avião vai onde tem o passageiro e tem o negócio, eu não posso responder esse é o aeroporto que a cidade quer. Se a cidade de São Paulo não quiser o aeroporto vai deixar de existir e alguém vai para algum lugar.

A relação de tráfego aéreo não está relacionada diretamente com a quantidade de passageiros. Você tinha muito mais movimento no passado e menos passageiros. Hoje nós temos menos movimento e mais passageiros. Você sai de uma aeronave de 50 passageiros e para uma aeronave de 140. Então vai reduzir o movimento de Congonhas com essa questão de segurança e

Folha nº 482	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA: 64	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

operacionalidade do aeroporto as diversas autoridades, cada uma com sua área de competência, já colocou a questão de segurança do aeroporto, quais são as condições de segurança operacional.

Eu estou te falando isso porque sua pergunta é interessante, é longa, e eu fico com medo de perder algum dos seus ganchos que você colocou.

Então essa questão é pertinente. Os diversos órgãos do sistema de aviação, a navegação já colocou, a SAC já colocou e a Infraero, como operadora do terminal, do sítio aeroportuário, estamos colocando.

Você falou da passagem, isso é uma coisa que pode se evoluir não é uma questão de colocar para a, b ou c, se vê o assunto ficando velho, tem cinco anos. Alguém disse que entram não sei quantos mil carros na Washington Luiz. O aeroporto não é o gerador único e exclusivo de tráfego rodoviário.

Alguma coisa tem que ser feita. Agora, não vai ser a administração do aeroporto, qualquer que seja, municipal, federal, do bairro, que vai resolver, tanto que é um problema da sociedade.

E o que a sociedade quer do aeroporto? As pessoas vêm para a cidade atrás de alguma coisa. O Aeroporto atende a cidade de São Paulo. Ele traz negócio, gente, recursos, salvamento de vidas humanas saindo e entrando em São Paulo, isso é um equipamento da cidade, como é uma estrada e outras coisas.

Folha nº	483	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:65	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Então, estou querendo dizer como vamos conviver com isso. As aeronaves têm um padrão de segurança existente no mundo todo, no mundo todo existem aeroportos urbanos que são cercados pela cidade, cada um com sua característica, sua vocação.

Congonhas já é um aeroporto que tem uma limitação de operar de 6 às 23 horas. O perfil, as características da indústria aeronáutica mudou, se você reduzir o número de aeronaves em Congonhas e perguntar se vai reduzir o número de passageiros, não sei.

Hoje nós temos esse limite, se for atender o projeto, as questões que nós até podemos colocar e saber se a cidade de São Paulo quer, se o Estado quer, se o País quer, você muda, você faz um terminal belíssimo, ultrasofisticado, com dois *leavings*, três *leavings*, você coloca simultaneamente umas 45 aeronaves por hora no pátio, cada uma com 150 pessoas e vamos ver o que vai ser.

Então é isso que estamos colocando aqui. Eu não estou falando que o edifício garagem vai resolver o problema da Washington Luiz. Nós não podemos ter esse nível de conforto que nós oferecemos à nossa sociedade, às pessoas que vêm aqui.

Não se faz nada, tem cinco anos que a questão não avança. Então essa questão do túnel pode ser negociada. Não estou falando que vamos bancar, mas tudo é negociável.

Nós estamos aqui para atender a cidade. Nós fazemos parte desse contexto. O aeroporto não está de costas para a cidade, ele está de frente. Essa visão de que a gente cuidava só das aeronaves que estavam dentro do pátio mudou, tanto que estamos a cinco anos conversando sobre o assunto.

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:66	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

Então queremos dar o melhor na melhor condição, na melhor fase de segurança. Agora, a Infraero não opera metrô, não opera as questões, a legislação para proteger o aeroporto existe desde 1936 e várias coisas foram acontecendo.

Por conveniência, eu, particularmente, não moro em São Paulo, estou mudando para cá, vou morar perto do aeroporto porque eu trabalho no aeroporto, aí eu sei o que eu estou levando por cima e pelos lados.

Eu, na minha cidade, moro ao lado, opção minha. Comprei sabendo de tudo.

Então as cidades abraçam qualquer aeroporto do mundo. Agora, a questão urbana de São Paulo, viária, licenciamento, metrô, cada um tem seu papel de competência e o seu poder de decisão para contribuir para o projeto.

Então é essa a questão, queremos segurança. Se você achar que o nível de conforto é baixíssimo, as instalações estão ruins, estamos a cinco anos tentando fazer alguma coisa lá.

Não estou dizendo que o edifício garagem vai ser a salvação do sistema viário da cidade de São Paulo que, ao longo dos anos, autoridades competentes de diversas épocas, diversos regimes, diversas situações, não fizeram uma previsão de que é um aeroporto, uma cidade.

Agora, tem várias pessoas responsáveis e competentes para responder por isso. A nossa parte nós estamos prontos para responder.

Então o município, o Estado, o Governo Federal, isso aqui nós estamos representando a sociedade.

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:67	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O senhor me desculpe, mas nós vamos querer uma segurança igual a que os americanos estão fazendo?

Alguém falou da crise, que vai mudar todo o perfil de utilização porque a aviação, como na rua hoje não é seguro, você tem de andar com guarda-costas, nós temos de mudar todos os nossos conceitos.

A segurança é claro que aumenta. Quantos postos de gasolina urbanos explodiram nos últimos anos? Quantos acidentes? É estatística.

Você não vai fazer uma segurança israelense aqui porque senão nós vamos viver em estado de guerra. Nós estamos num Estado de direito.

Num futuro próximo, a neura vai aumentar tanto, você vai cercar toda área do aeroporto, não vai nem se importar com isso, vai ser uma área militar, de segurança militar.

Como se embarca em Israel e em outros lugares, você vai passar por três ou quatro barreiras e ficar nu para entrar no avião. A facilitação que existe do transporte aéreo, que todos nós queríamos, de pegar um troquinho ou um cartão e passar numa maquineta, acabou e vai acabar. E vai ser um período longo de transformação e adaptação, cabine blindada, não sei o que.

Nos Estados Unidos não se fazia nem plano de vôo, a autoridade era local, municipal, vai centralizar, vai militarizar, e vai ser outra visão, tem controle civil, controle militar, custou-se trinta minutos para disparar qualquer processo.

Então, são discussões amplas. Se você falar, é um espaço público, tem um Estado de Direito, então opera em Congonhas ou em qualquer outro aeroporto. Um avião de 1950,

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

E-1 a

E-19

FOLHA:68	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

homologado pela autoridade, como opera o de 2001. Ele pagou, cumpriu e tudo então ele pode operar até que se coloque novas regras no jogo e as regras são colocadas para serem discutidas com a sociedade, autoridades competentes estabelecidas que colocam as regras de operação de aeronaves, de pilotos, de habilitação, de regra de segurança.

Eu espero não ter perdido o principal que achei que é a segurança, e a questão da passarela é uma coisa para ser discutida.

O SR.

– Só para lembra, Sr. Presidente, o estatuto da cidade, a lei já existe e entrará em vigor a partir do dia 10 ou 11 de outubro, nós não temos experiência ainda, nenhum caso de estudo de impacto de vizinhança, com certeza a partir do dia 11 de outubro muda toda nossa conversa com relação a impacto de vizinhança, quem vai ser responsabilizado e tal, esse assunto com certeza será tema de um aprendizado complicado para os próximos meses.

Nós estamos buscando fazer palestras, discutindo, trazendo especialistas no assunto, enfim, não é fácil, o estatuto da cidade é o maior avanço que nós tivemos nos últimos anos, é a nossa reforma agrária urbana, mas o entendimento disso e a responsabilização de quem é o gerador do impacto, é uma coisa muito delicada, difícil e tem de haver muito mais entendimento do que discussões judiciais.

Então, com certeza, esse assunto no futuro será discutido, a partir do dia 11 será tema de discussão de quem gera o que, quem gera consorciado, essa é uma situação delicada, não é só de

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:69	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

aeroportos, mas também de quem vai gerar, de repende até as empresas aéreas, ou seja, nós ainda não temos nenhuma experiência desse fato, mas acho que o Cunha colocou uma situação e o Sebastião também e é uma questão que a gente vai ter que discutir depois.

Eu gostaria de pedir a Infraero, se tiverem em CD essas imagens, para a gente poder montar o relatório. A idéia nossa é fazer um relatório bastante ilustrativo até porque muitos não conhecem o aeroporto, muitos que vão ler esses documentos não têm acesso às imagens locais.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Como V. Sa. está de tempo?

O SR. WILLER FARRI FURTADO – Ainda temos algum tempo e estamos aqui para contribuir com a pauta.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Me pediu a palavra o vice-presidente da Associação Comercial de São Paulo, Sr. Carlos Monteiro. Tem a palavra.

O SR. CARLOS MONTEIRO – Eu queria fazer uma colocação, agradecendo ao Vereador Farhat, ao Vereador Paulo Frange e ao Willer da Infraero.

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:70	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

A Associação Comercial de São Paulo tem 106 anos, 15 distritais espalhadas por toda a cidade e tem uma realeza muito íntima com a Prefeitura e no que se concerne a todos os assuntos referentes à cidade de São Paulo.

Em especial, o aeroporto, a Associação Comercial tem uma visão que é a de que São Paulo tem de definir se ela quer ser uma cidade mundial ou não.

Hoje, São Paulo é o maior centro financeiro do País, maior centro econômico, cultural e só não é o político porque o político está em Brasília.

Então, a quantidade de eventos, de congressos que acontecem em São Paulo, faz de São Paulo uma cidade mundial, poucas cidades vão ter essas características e isso passa pelos aeroportos. A Associação Comercial, através do empresariado, tem feito muita pressão em cima da Infraero para resolver o problema de Congonhas. Qual é o problema de Congonhas?

É o desconforto dos passageiros, é a falta de segurança dos passageiros quando atravessam a pista e podem ser atropelados por um veículo de serviços, é o desconforto de se largar o carro ou no entorno, na rua, ao bel prazer dos flanelinhas, andar na chuva, largar o carro em cima do barro enfim, a Infraero tem um projeto e acho que a validade da Câmara Municipal, através da sua comissão, tem uma responsabilidade enorme, não é perante o aeroporto, perante o Campo Belo ou perante a Associação Comercial e sim perante a cidade de São Paulo. Porque o cartão de visita, o portão de entrada da maior cidade da América Latina é um tapume azul, nós não podemos permitir isso.

Eu acho até que a posição do Campo Belo é ...

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:71	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

O SR. ANTÔNIO CUNHA – A visão do Campo Belo, ao contrário da sua, não é uma posição corporativa.

O SR. CARLOS MONTEIRO – Não. O senhor não entendeu. Eu acho que a posição do Campo Belo de fechar o aeroporto é ...

O SR. ANTÔNIO CUNHA – Eu não disse que é para fechar ...

O SR. ANTÔNIO CUNHA – O senhor me desculpe, mas eu não interrompi quando o senhor estava falando e eu quero terminar minhas considerações.

O senhor pegou o microfone para falar que eu sou corporativista. Eu não sou corporativista. E além do mais quando o senhor foi para lá o aeroporto já existia.

Então eu não defendo o aeroporto, o que eu defendo é o seguinte, e isso é a minha mensagem, uma agenda positiva no sentido de se encontrar uma solução para o aeroporto de Congonhas onde o Congonhas representa hoje Santos Dumont, mais Galeão, mais um milhão de passageiros. Isso significa que São Paulo é uma capital mundial e a Câmara Municipal, através de sua comissão, tem uma responsabilidade muito grande no sentido de encontrar melhores condições, inclusive com o entorno, e me parece, pelo que eu ouvi aqui, não há da parte da Infraero qualquer

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:72	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	SEM REVISÃO

restrição no sentido de encontrar uma solução de convívio, mas que São Paulo tenha um aeroporto de acordo com suas tradições e características.

Essa é a nossa colocação e, veja bem, não é corporativista, é uma entidade que tem 106 anos, um jornal com 75 anos de publicação diária, 15 distritais no centro de São Paulo que colaboram com o Poder Municipal, seja qual o partido for, a entidade é política, mas apartidária, e mais, 392 associações espalhadas pelo interior de São Paulo.

Então, eu não sou corporativista e só estou pensando, não no meu bairro, mas na minha cidade.

O SR. ANTÔNIO CUNHA – Não. O senhor não está pensando na sua cidade. O senhor está pensando nos interesses da classe que o senhor representa, que não são os interesses da nação e da sociedade, como ficou bem claro nesse tipo de linguajar de argumentação que nós conhecemos muito bem, quer dizer, ficam dizendo que São Paulo é isso, é aquilo, que São Paulo precisa disso e daquilo, e eu pergunto, o atendimento de tudo aquilo que São Paulo precisa só se dá através desta linha, quer dizer, não existe nenhuma outra alternativa.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Eu gostaria de agradecer em meu nome, em nome do Vereador Paulo Frange, relator e vice-presidente desta Casa, a presença de todos da Infraero, do Sr. Willer e dos outros representantes e queria convocar também

4710 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
E-1 a
E-19

FOLHA:73	TAQ.:	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 21/09/01	<i>SEM REVISÃO</i>

as pessoas que estão acompanhando a comissão para nossa reunião na próxima terça-feira, às 9 horas da manhã.

O SR. ANTÔNIO CUNHA – Só para terminar, eu apenas rezo para que esse senhor não esteja no próximo acidente aéreo porque é a típica pessoa que estava no avião onde o marido dessa senhora faleceu que eram empresários do mais alto nível e que tiveram morte horrível, tudo por quê?

Porque o interesse comercial acaba sobrepujando, o interesse corporativo acaba sobrepujando o interesse da sociedade.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Então, terminando, eu agradeço a todos, está encerrada a reunião. Muito obrigado.

* * *

LEI Nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986.

Dispõe sobre o Código Brasileiro
de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**TÍTULO I
INTRODUÇÃO**

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

Folha nº	492	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

§ 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (arts.14, 204 a 214).

§ 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o território nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (art. 12).

Art. 2º Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.

**CAPÍTULO II
DISPOSIÇÕES DE DIREITO INTERNACIONAL PRIVADO**

Art. 3º Consideram-se situadas no território do Estado de sua nacionalidade:

I – as aeronaves militares, bem como as civis de propriedade ou a serviço do Estado, por este diretamente utilizadas (art. 107, §§ 1º e 3º);

II - as aeronaves de outra espécie, quando em alto mar ou região que não pertença a qualquer Estado.

Parágrafo único. Salvo na hipótese de estar a serviço do Estado, forma indicada no item I deste artigo, não prevalece a extraterritorialidade em relação à aeronave privada, que se considera sujeita à lei do Estado onde se encontre.

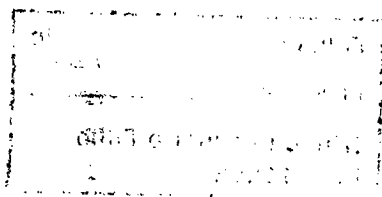
Art. 4º Os atos que, originados de aeronave, produzirem efeito no Brasil, regem-se por suas leis, ainda que iniciado no território estrangeiro.

Art. 5º Os atos que, provenientes de aeronave, tiverem início no território nacional, regem-se pelas leis brasileiras, respeitadas as leis do Estado em que produzirem efeito.

Documento oficado pel

Sr. Lamy, d 30, Wilker Lamy Fortado,
Superintendente INFRAERO - CONGONHAS.

21/09/01, às 11h 45 min. Nº 11068



§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.

CAPÍTULO II DO SISTEMA AEROPORTUÁRIO

SEÇÃO I DOS AERÓDROMOS

Folha nº	493	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronaves, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades.

Parágrafo único. São facilidades: o balizamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra-incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; aérea de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascensodescenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semi-automático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.

Art. 27. Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

Art. 28. Os aeródromos são classificados em civis e militares.

§ 1º Aeródromo civil é o destinado ao uso de aeronaves civis.

§ 2º Aeródromo militar é o destinado ao uso de aeronaves militares.

§ 3º Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica.

Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados.

Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.

§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.

§ 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.

Art. 31. Consideram-se:

I - Aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;

II - Helipontos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros;

III- Heliportos os helipontos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarques e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Art. 32. Os aeroportos e heliportos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada classe.

Parágrafo único. Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais (art. 22).

Art. 33. Nos aeródromos públicos que forem sede de Unidade Aérea Militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares, quanto à respectiva administração, serão definidas em regulamentação especial.

SEÇÃO II

DA CONSTRUÇÃO E UTILIZAÇÃO DE AERÓDROMOS

Art. 34. Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica.

Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecendo as instruções, normas e planos da autoridade aeronáutica (art. 30).

Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

- I -** diretamente, pela União;
- II -** por empresas especializadas da administração federal indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;
- III -** mediante convênio com os Estados ou Municípios;
- IV -** por concessão ou autorização.

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração sujeitam-se às normas, instruções coordenação e controle da autoridade aeronáutica.

§ 2º A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o território nacional, ou das entidades da administração federal indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços.

§ 3º Compete à União ou às entidades da Administração indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam.

§ 4º O responsável pela administração, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devem funcionar.

§ 5º Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específica pela União, constituem universalidades e patrimônio autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados (art. 38).

Art. 37. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

Parágrafo único. Os preços de utilização serão fixados em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, tendo em vista as facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto.

SEÇÃO III

DO PATRIMÔNIO AEROPORTUÁRIO

Art. 38 Os aeroportos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam.

§ 1º Os Estados, Municípios, entidades da administração indireta ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeroportos, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade.

§ 2º Quando a União vier a desativar o aeroporto por se tornar desnecessário, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.

SEÇÃO IV DA UTILIZAÇÃO DE ÁREAS AEROPORTUÁRIAS

Art. 39. Os aeroportos compreendem áreas destinadas:

- I - à sua própria administração;
- II - ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;
- III- ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;
- IV- aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos;
- V - ao terminal de carga aérea;
- VI- aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais;
- VII- ao público usuário e estacionamento de seus veículos;
- VIII- aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário;
- IX- ao comércio apropriado para aeroporto.

Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.

§ 1º O termo de utilização será lavrado e assinado pelas partes em livro próprio, que poderá ser escriturado, mecanicamente, em folhas soltas.

§ 2º O termo de utilização para a construção de benfeitorias permanentes deverá Ter prazo que permita amortização do capital empregado.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, se a administração do aeroporto necessitar da área antes de expirado o prazo, o usuário terá direito à indenização correspondente ao capital não amortizado.

§ 4º Em qualquer hipótese, as benfeitorias ficarão incorporadas ao imóvel e, findo o prazo, serão restituídas, juntamente com as áreas, sem qualquer indenização, ressalvado o disposto no parágrafo anterior.

§ 5º Aplica-se o disposto neste artigo e respectivos parágrafos aos permissionários de serviços auxiliares.

Art. 41. O funcionamento de estabelecimentos empresariais nas áreas aeroportuárias de que trata o art. 39, IX, depende de autorização da autoridade aeronáutica, com exclusão de qualquer outra, e deverá ser ininterrupto durante as vinte e quatro horas de todos os dias, salvo determinações em contrário da administração do aeroporto.

Parágrafo único. A utilização das áreas aeroportuárias no caso deste artigo sujeita-se a licitação prévia, na forma de regulamentação baixada pelo Poder Executivo.

Art. 42. À utilização de áreas aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações urbanas.

SEÇÃO V DAS ZONAS DE PROTEÇÃO

Art. 43. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto a edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embarçar as operações de aeronave ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radio-navegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais.

Art. 44. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea:

- I - Plano Básico de Proteção de Aeródromos;**
- II - Plano de Zoneamento de Ruído;**
- III- Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos;**
- IV- Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea.**

§ 1º De conformidade com as conveniências e peculiaridades de proteção ao voo, a cada aeródromo poderão ser aplicados Planos Específicos, observadas as prescrições, que couberem, dos Planos Básicos.

§ 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano de Zona de Proteção de Helipontos e os Planos de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea serão aprovados por ato do Presidente da República.

§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato do Ministério da Aeronáutica e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições.

§ 4º As administrações públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, as restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.

§ 5º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos.

Art. 45. A autoridade aeronáutica poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os Planos Básicos ou os Específicos de cada aeroporto, ou exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os referidos Planos, posteriormente à sua publicação, por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização.

Art. 46. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições de obstáculos levantados antes da publicação dos Planos Básicos ou Específicos, terá o proprietário direito a indenização.

CAPÍTULO III DO SISTEMA DE PROTEÇÃO AO VOO



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - PMSP
SECRETARIA DA HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO - SEHAB
DEPARTAMENTO DE APROVAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES - APROV.

Folha nº	497	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

São Paulo, 13 de setembro de 2001

OFICIO nº 130/APROV.G/2001

Sr. Vereador,

Em atenção à sua solicitação, através de Ofício CTEAC/004/2001, informamos que os critérios adotados para a aprovação de construções na região do Aeroporto de Congonhas seguem as regras da legislação de uso e ocupação do solo, ou seja Leis nºs 7805/72 e 8001/73 e leis complementares e o Código de Obras e Edificações, Lei nº 11.228/92.

Todos os pedidos para aprovação de obra nova ou reforma, ao serem protocolados em SEHAB, são primeiramente encaminhados ao Departamento de Cadastro da Secretaria – CASE, que informa, dentre outros assuntos, a situação do imóvel frente ao Cone de Aproximação dos Aeroportos (Congonhas, Guarulhos e Campo de Marte), conforme planta do Município de São Paulo elaborada para esse fim, pelo IV Comando Aéreo Regional – COMAR, órgão vinculado ao Ministério da Aeronáutica e, também, relativamente à altura máxima que a construção poderá alcançar.

Toda e qualquer construção erigida no terreno que abrange o Aeroporto de Congonhas, depende de alvará expedido por SEHAB.APROV, com base em diretrizes previamente aprovadas pela Secretaria do Planejamento Urbano-SEMPA, a quem compete a análise prévia dos usos especiais de categoria E4, em que se encontra inserido o uso "Aeroporto".

No que tange à fiscalização das edificações e casas de comércio dentro do Aeroporto de Congonhas e nas imediações, a mesma é feita pela Secretaria de Implementação das Subprefeituras – SIS, através das Administrações Regionais de Vila Mariana, Santo Amaro e Jabaquara.

Recebo do Sr. Celso, Assessor do
Ver. M. Farhat em 21/09/01, às
13h. Nº 11068

Folha nº	498	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - PMSP
SECRETARIA DA HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO - SEHAB
DEPARTAMENTO DE APROVAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES - APROV.

São Paulo, 13 de setembro de 2001

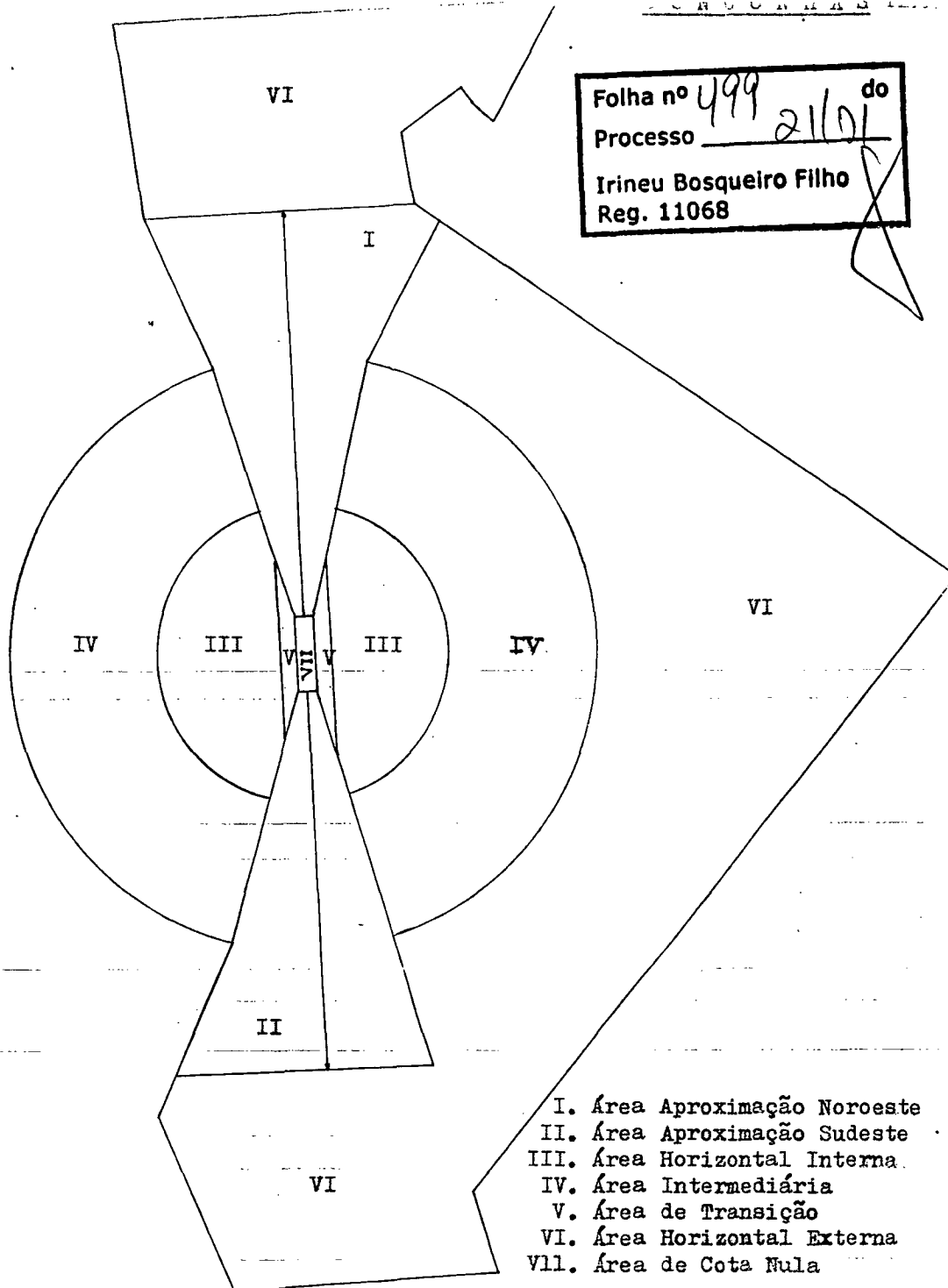
A fim de ilustrar o presente, fazemos acompanhar uma planta geral da cidade de São Paulo, com a demarcação dos cones de aproximação dos 3 aeroportos, e também gráficos ilustrativos das áreas de aproximação do Aeroporto de Congonhas, com as fórmulas que permitem calcular as alturas máximas dos edifícios, em relação a cota topográfica de suas implantações.

Sem mais, colocamo-nos à disposição para maiores esclarecimentos que se fizerem necessárias.

PAULA MARIA MOTTA LARA
Diretora de Departamento Técnico
APROV-G

Exmº. Sr.
Vereador Dr. FARHAT
DD. Vereador da Câmara Municipal de São Paulo
Viaduto Jacareí, nº 100

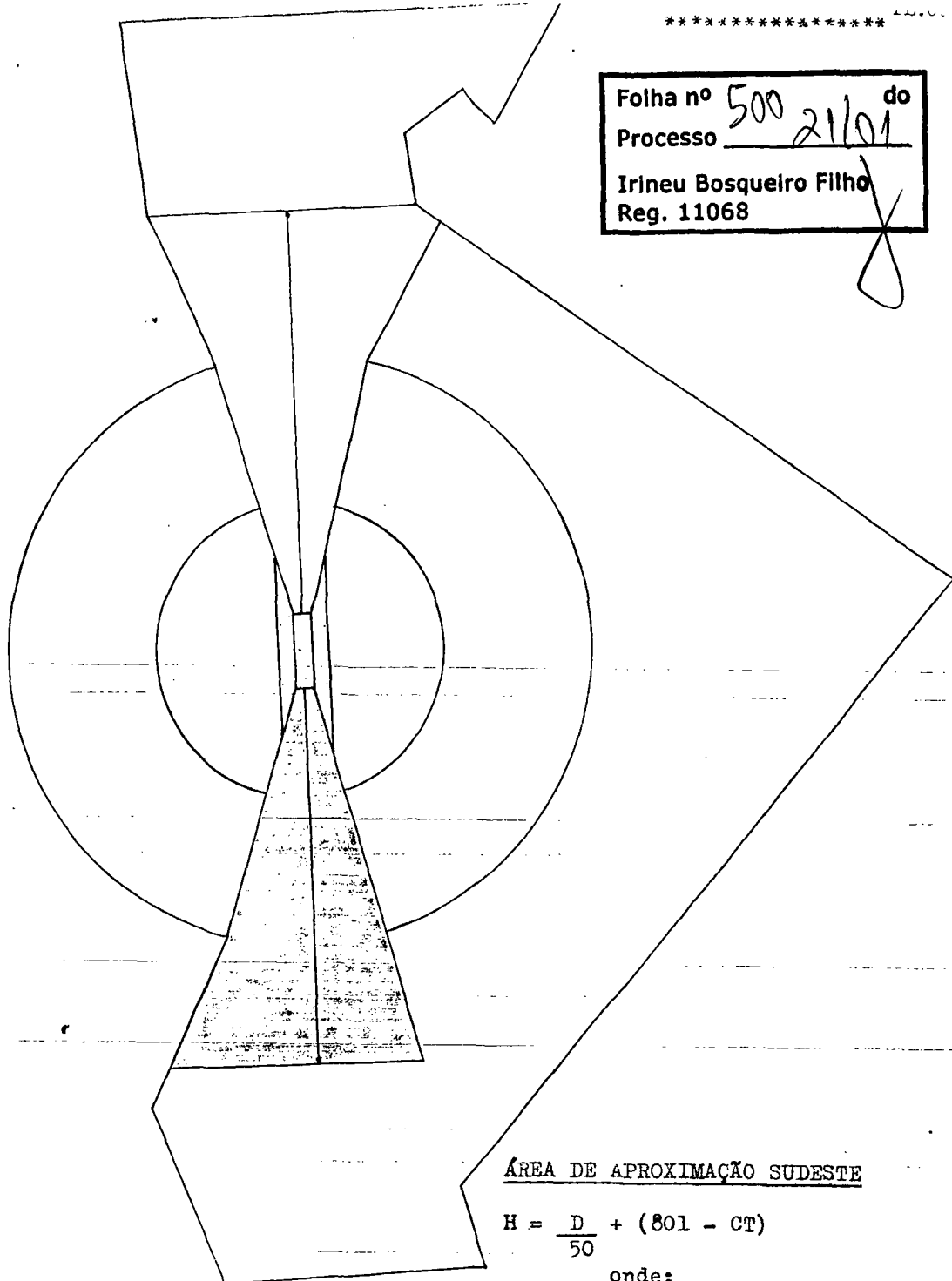
DSS/it.



Art. 15 - São permitidas, independentemente da autorização ou consulta ao Comando Aéreo Regional - COMAR, as implantações que se elevem acima da superfície do terreno em, no máximo, 8m (oito metros) na Área Horizontal Interna, 19m (dezenove metros) na Área Cônica e 30m (trinta metros) na Área Horizontal Externa, qualquer que seja o desnível em relação à Elevação do Aeródromo.

Parágrafo Único - O disposto neste Artigo não se aplica a instalações ou construções de torres, redes de alta tensão, cabos aéreos, mastros, postes e outros objetos cuja configuração seja pouco visível a distância.

Folha nº 500 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



ÁREA DE APROXIMAÇÃO SUDESTE

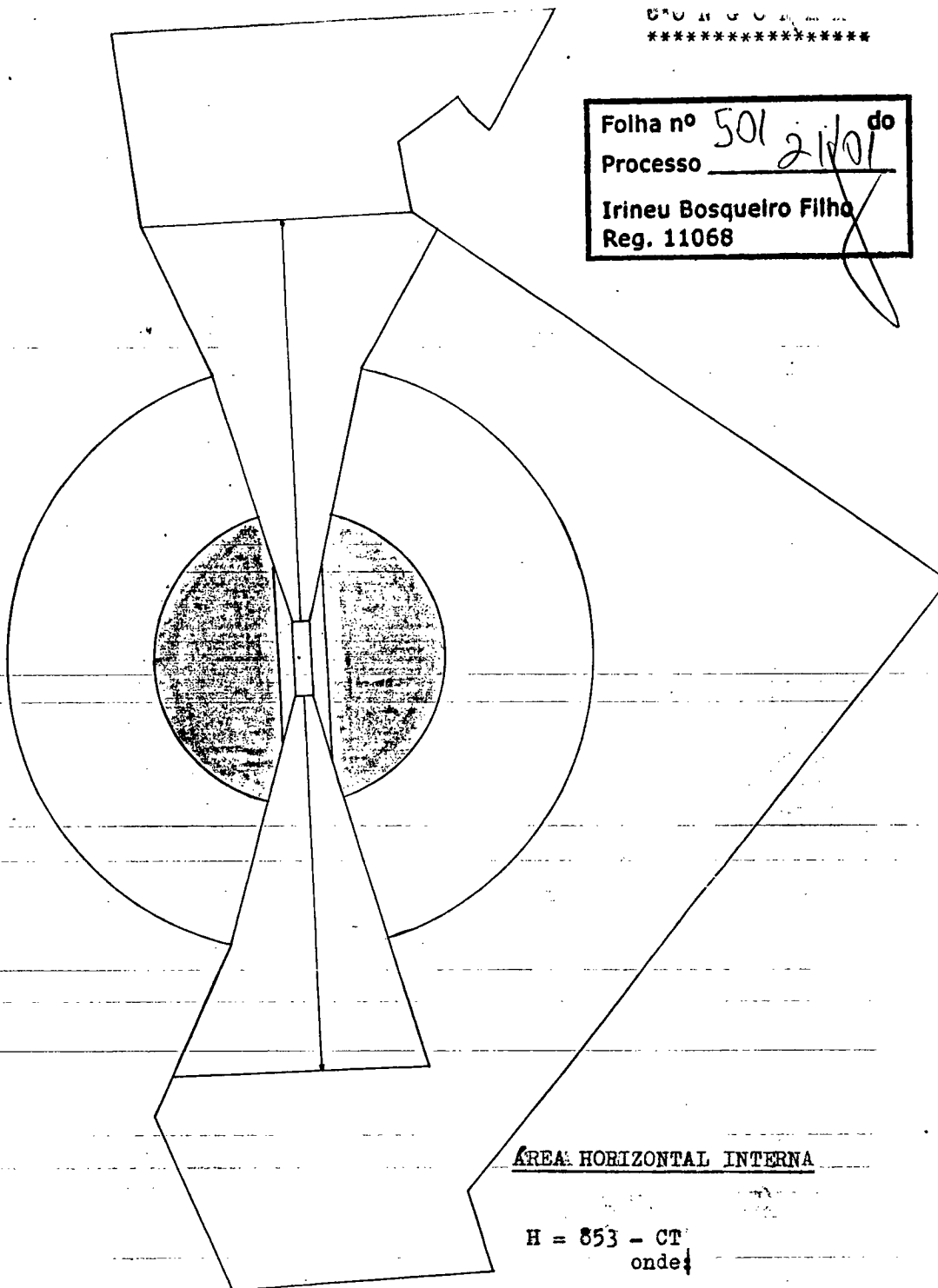
$$H = \frac{D}{50} + (801 - CT)$$

onde:

D = distância do local à
cabeceira da pista

CT- cota do terreno

Folha nº 501 21/01 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

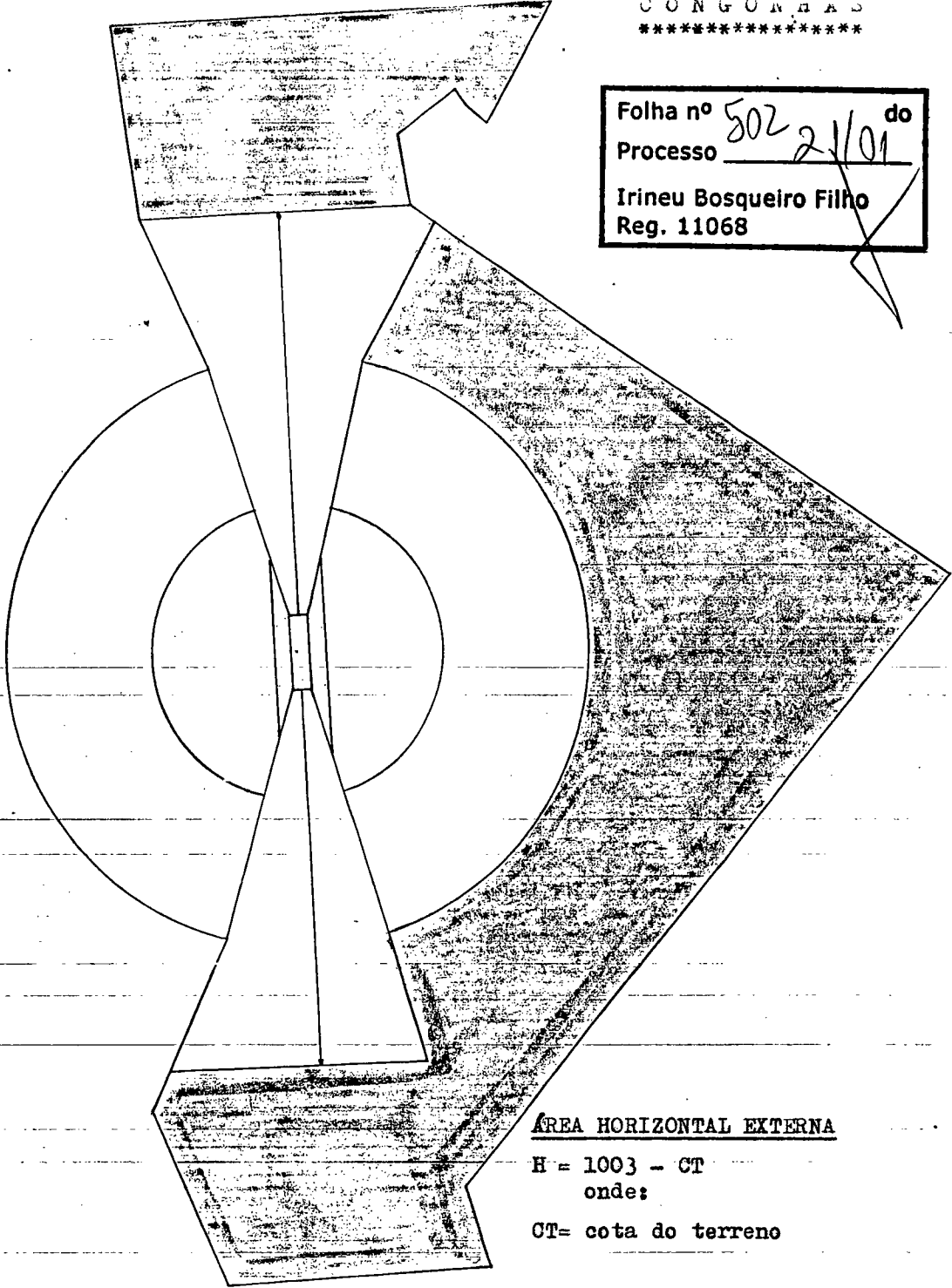


AREA HORIZONTAL INTERNA

H = 853 - CT
onde:

CT- cota do terreno

Folha nº 502 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



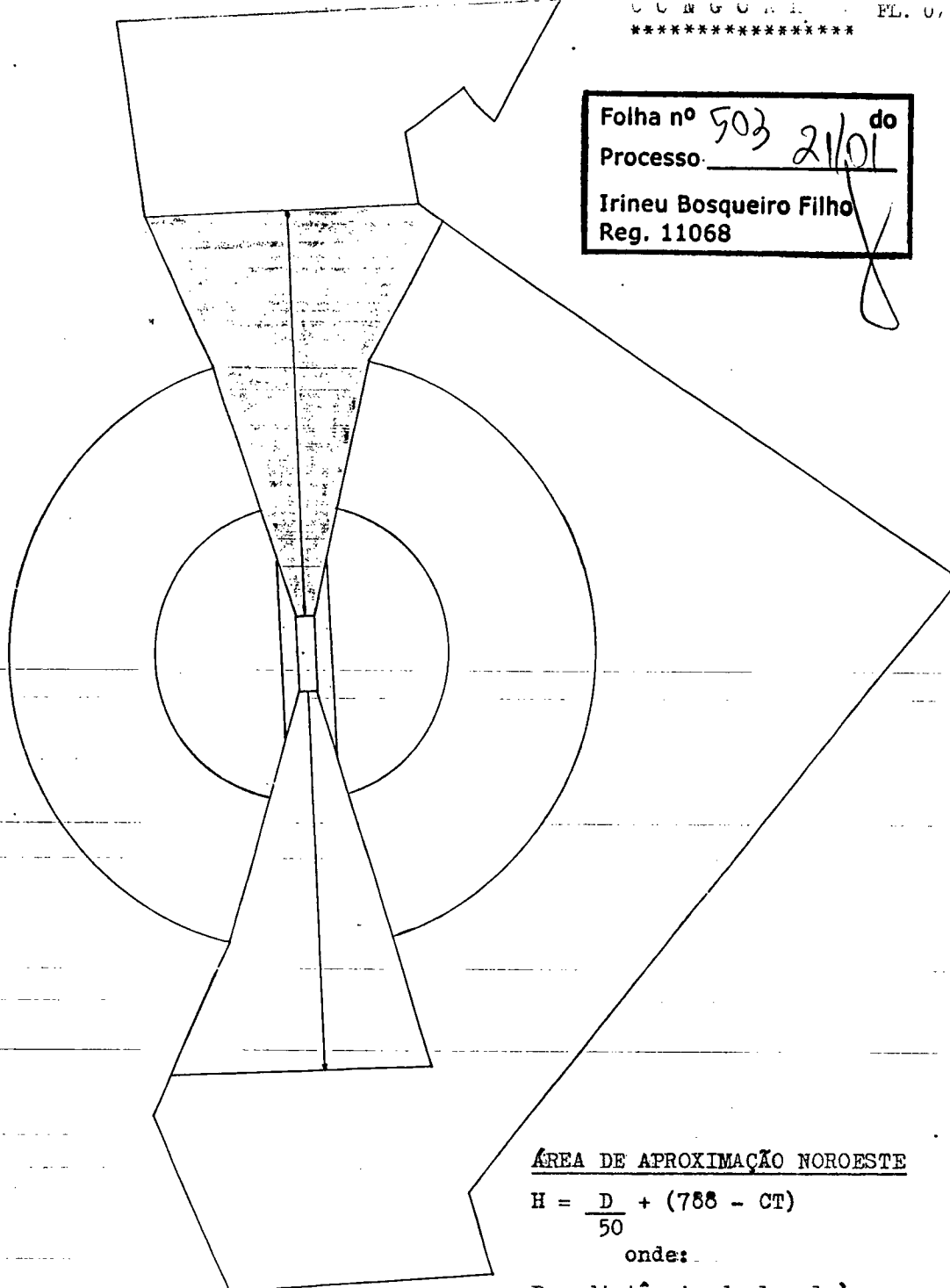
ÁREA HORIZONTAL EXTERNA

H = 1003 - CT

onde:

CT= cota do terreno

Folha nº 503 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



ÁREA DE APROXIMAÇÃO NOROESTE

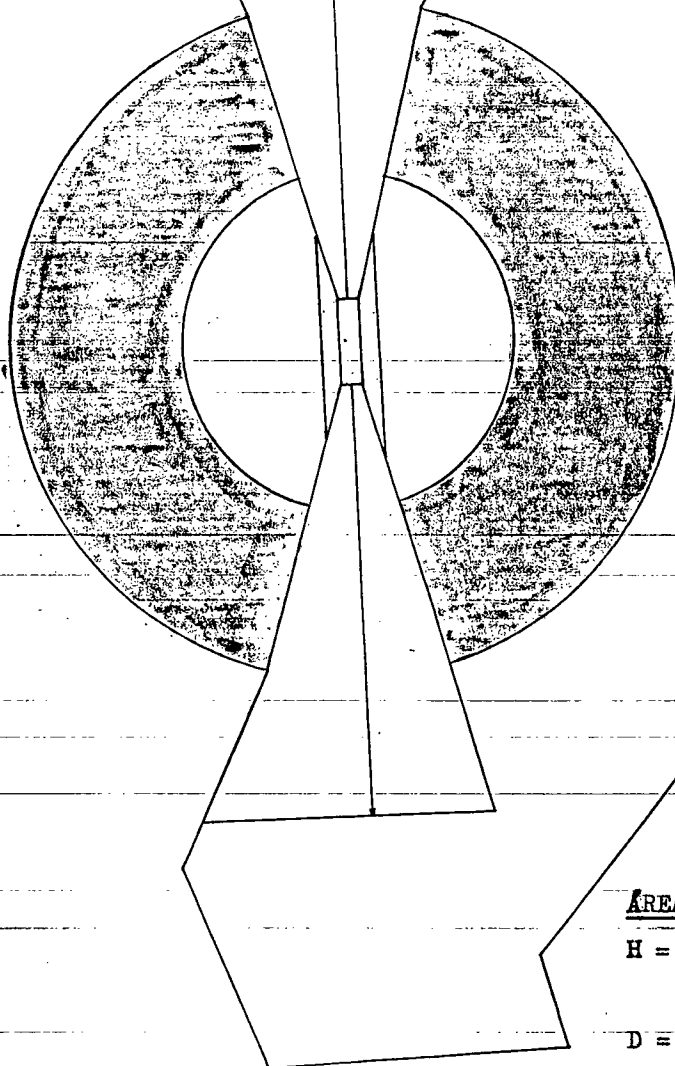
$$H = \frac{D}{50} + (788 - CT)$$

onde:

D = distância do local à
cabeceira da pista

CT= cota do terreno

Folha nº 504 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



ÁREA INTERMEDIÁRIA

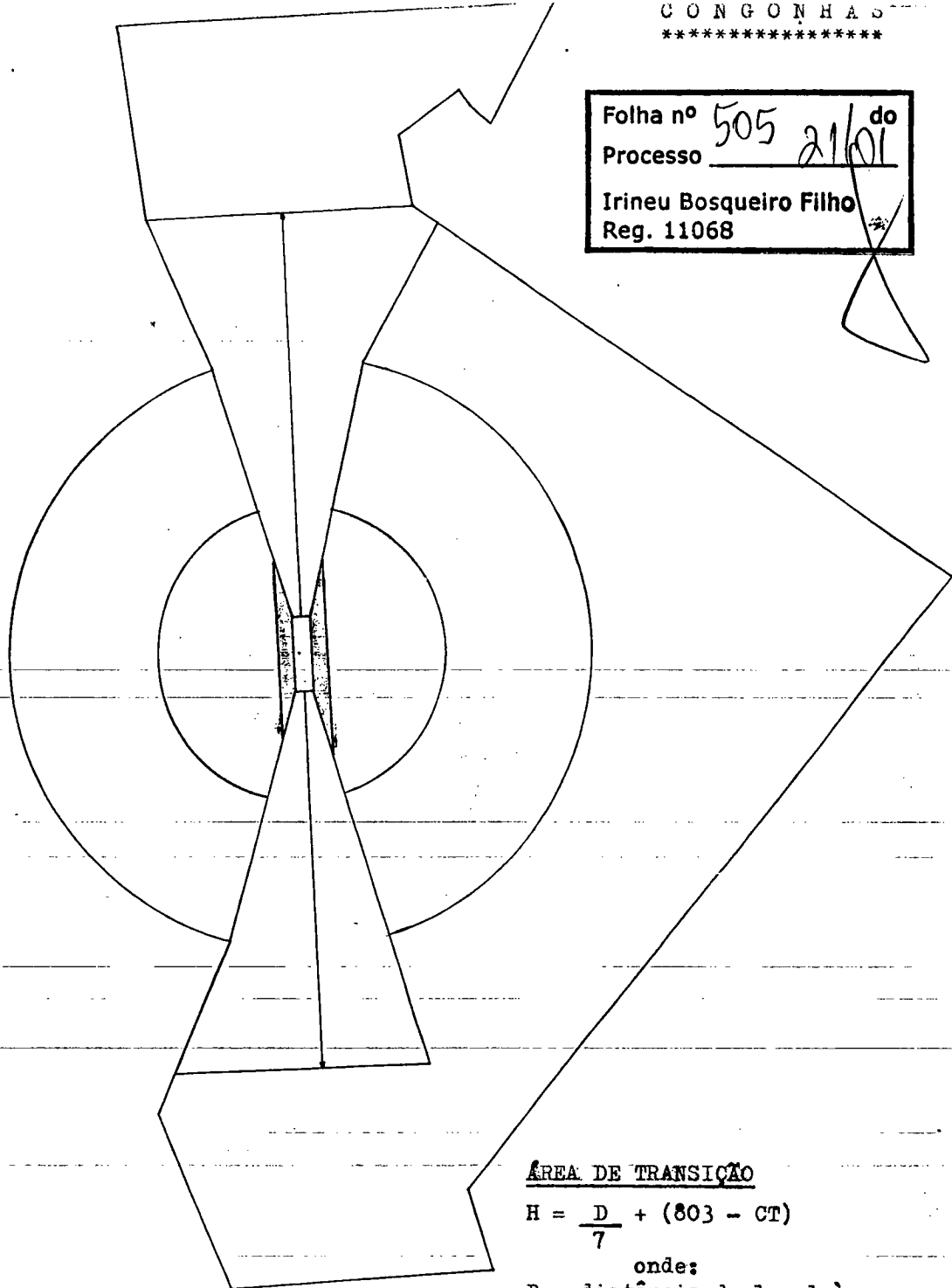
$$H = \frac{D}{27} + (853 - CT)$$

onde:

D = distância do local à linha
de início do 1º platô

CT= cota do terreno

Folha nº 505 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



ÁREA DE TRANSIÇÃO

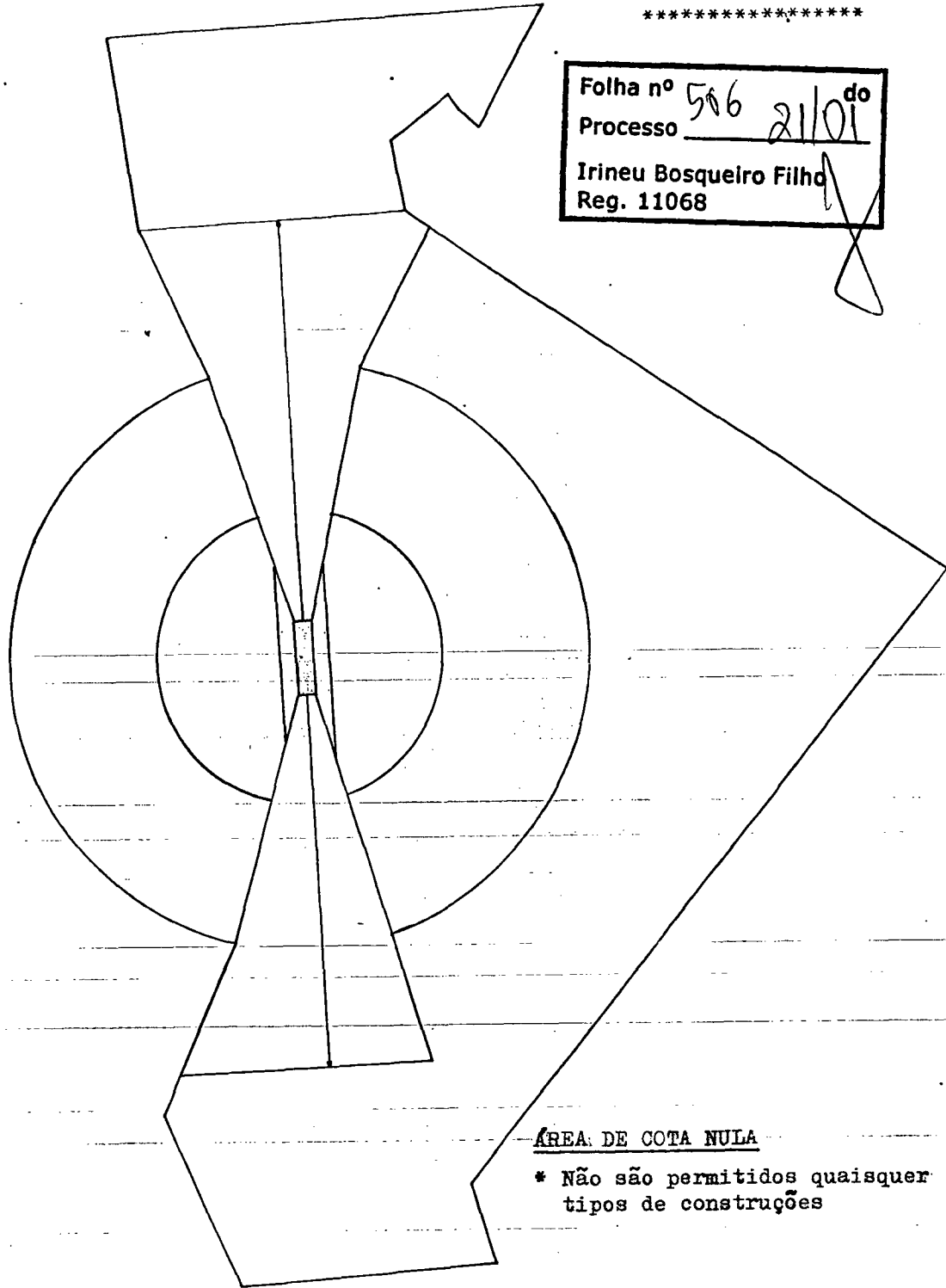
$$H = \frac{D}{7} + (803 - CT)$$

onde:

D = distância do local à
área de cota nula

CT= cota do terreno

Folha nº 506 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



ÁREA DE COTA NULA

* Não são permitidos quaisquer tipos de construções

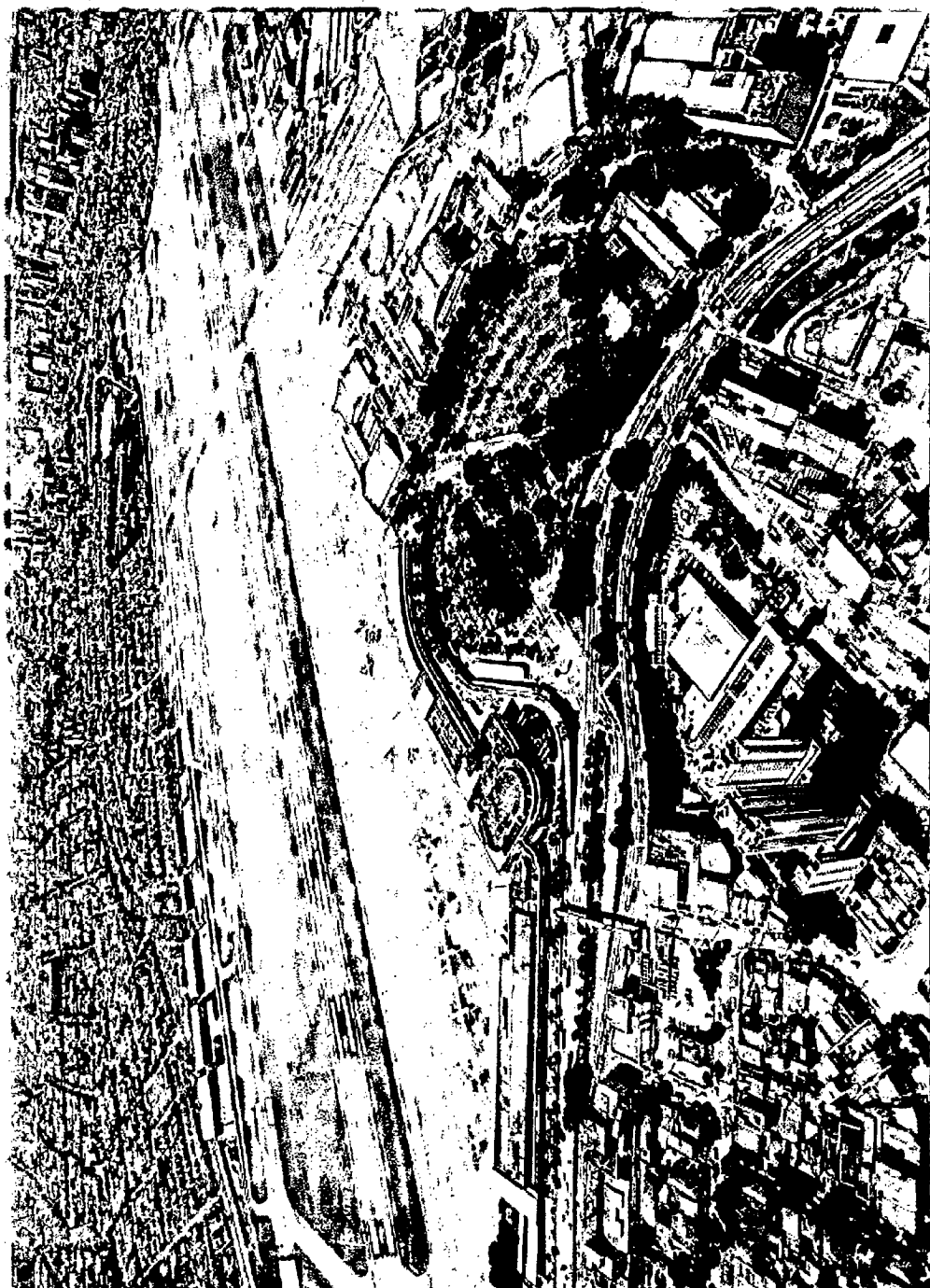
**PLANTA
OU
DOCUMENTO
NÃO
DIGITALIZADO**

Folha nº 508 do
Processo 21101

Irineu Bosquelro Filho
Reg. 11068

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS / SÃO PAULO

SBSP





INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO APRESENTAÇÃO DA EMPRESA

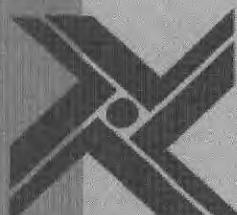
A INFRAERO - Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária é uma Empresa Pública dotada de personalidade jurídica do direito privado, prestadora de serviços públicos federais, criada nos termos da Lei nº 5.862/72.

Atribuições: A INFRAERO TEM POR FINALIDADE IMPLANTAR, ADMINISTRAR, OPERAR E EXPLORAR INDUSTRIAL E COMERCIALMENTE A INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA QUE LHE FOR ATRIBUÍDA PELO GOVERNO FEDERAL.

Administração: A INFRAERO administra uma rede de 65 aeroportos e 66 Grupamentos e Unidades de Navegação Aérea, em todo o Território Nacional.

Efetivo: A INFRAERO emprega, atualmente, 8.000 funcionários diretos e 12.000 terceirizados.

Folha nº	509	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		



INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

Histórico

1936 - Início das Operações em 12 de abril, sob responsabilidade do Estado.

1957 - Congonhas torna-se o terceiro Aeroporto mundial em volume de carga aérea, sendo superado apenas pelos Aeroportos de Londres e Paris.

1960 - A frequência entre pousos e decolagens já era de 3 minutos de intervalo entre as operações.

1962 - Início das operações com o serviço de controle por radar, sendo pioneiro na América Latina.

1981 - A INFRAERO passou a administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária.

Folha nº 510 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

PERFIL

OPERACIONALIDADE

O Aeroporto de Congonhas opera das 6h às 23h, atendendo o serviço de transporte aéreo público, principalmente vôos domésticos, assim distribuídos:

- Vôos Regulares: Ponte Aérea, Aviação Regional
- Vôos Não regulares: Táxi Aéreo, Aviação geral e serviços especializados.

A Infra-Estrutura atual é composta de área de manobras, terminal de passageiros e hangares/oficinas de manutenção.

CARACTERÍSTICAS

Pistas: Principal 1.940m x 49m - Auxiliar 1.435m x 49m

Principais aeronaves: A319, A320, B737/300/500/700, EMB145, ATR42, FK10

Folha nº 511 do
Processo 21/01
Irineu Bosquello Filho
Reg. 11068

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

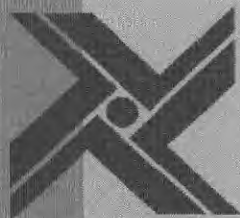
PERFIL

SERVICOS E FACILIDADES

Atualmente o aeroporto dispõe de:

- 8 Bancos (agências e caixas automáticos)
- 4 Empresas de turismo
- 1 Agência de câmbio
- 2 Serviços de táxi - comum e especial
- 42 Lojas de serviços e produtos
- 5 Locadoras
- 27 Cias. Aéreas (regulares, não regulares e táxis aéreos)

É o principal Aeroporto doméstico do Brasil.



INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS / SÃO PAULO ATUALIDADE

EMPREGOS GERADOS EM CONGONHAS

- 12.000 diretos
- 48.000 indiretos



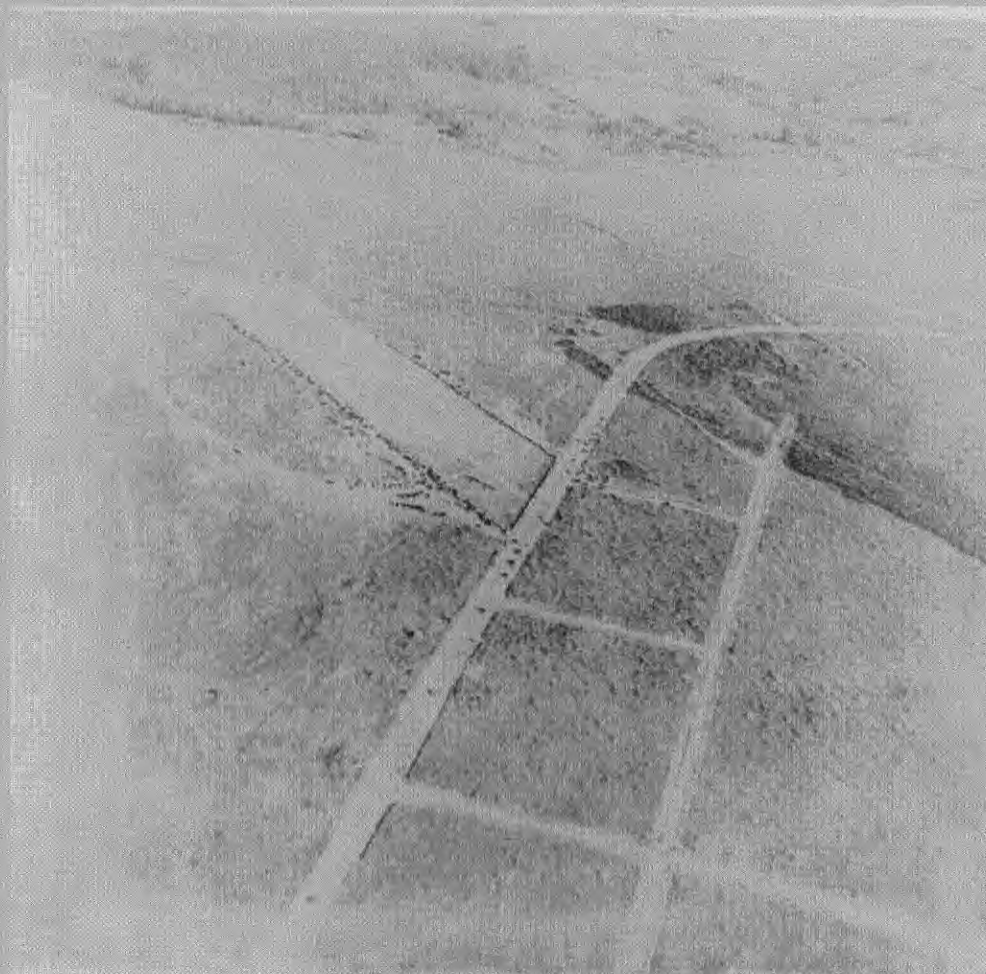
Folha nº 513 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

1936



AEROPORTO DE CONGONHAS

1936

Folha nº 514 do
Processo 2101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

CONSTRUÇÃO



Folha nº 515 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

CONSTRUÇÃO



Folha nº 516 21/02 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



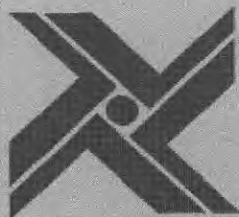
INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

CONSTRUÇÃO



Folha nº 517 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO



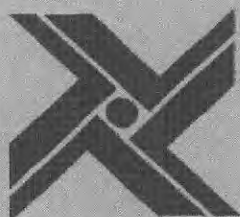
Folha nº 518 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

OCUPAÇÃO URBANA



Folha nº 519 do
Processo 21101
Irmão Bosqueiro Filho
Reg. 11068



INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

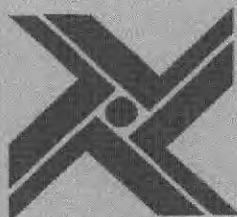
AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

SITUAÇÃO ATUAL

TERMINAL DE PASSAGEIROS



Folha nº 520 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

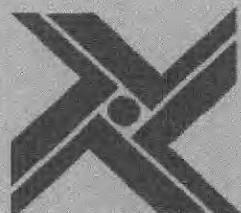
AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

SITUAÇÃO ATUAL

SALA DE EMBARQUE



Folha nº 521 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

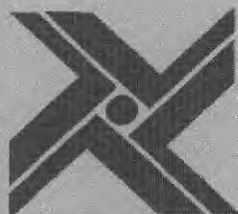
AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

SITUAÇÃO ATUAL

DESEMBARQUE PELO PÁTIO



Folha nº 522 21102 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

SITUAÇÃO ATUAL

CONGESTIONAMENTO VIA DE SERVIÇO



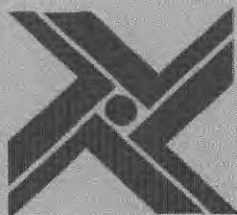
Folha nº 523 do
Processo 2101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

SITUAÇÃO ATUAL

CONGESTIONAMENTO VIA DE SERVIÇO



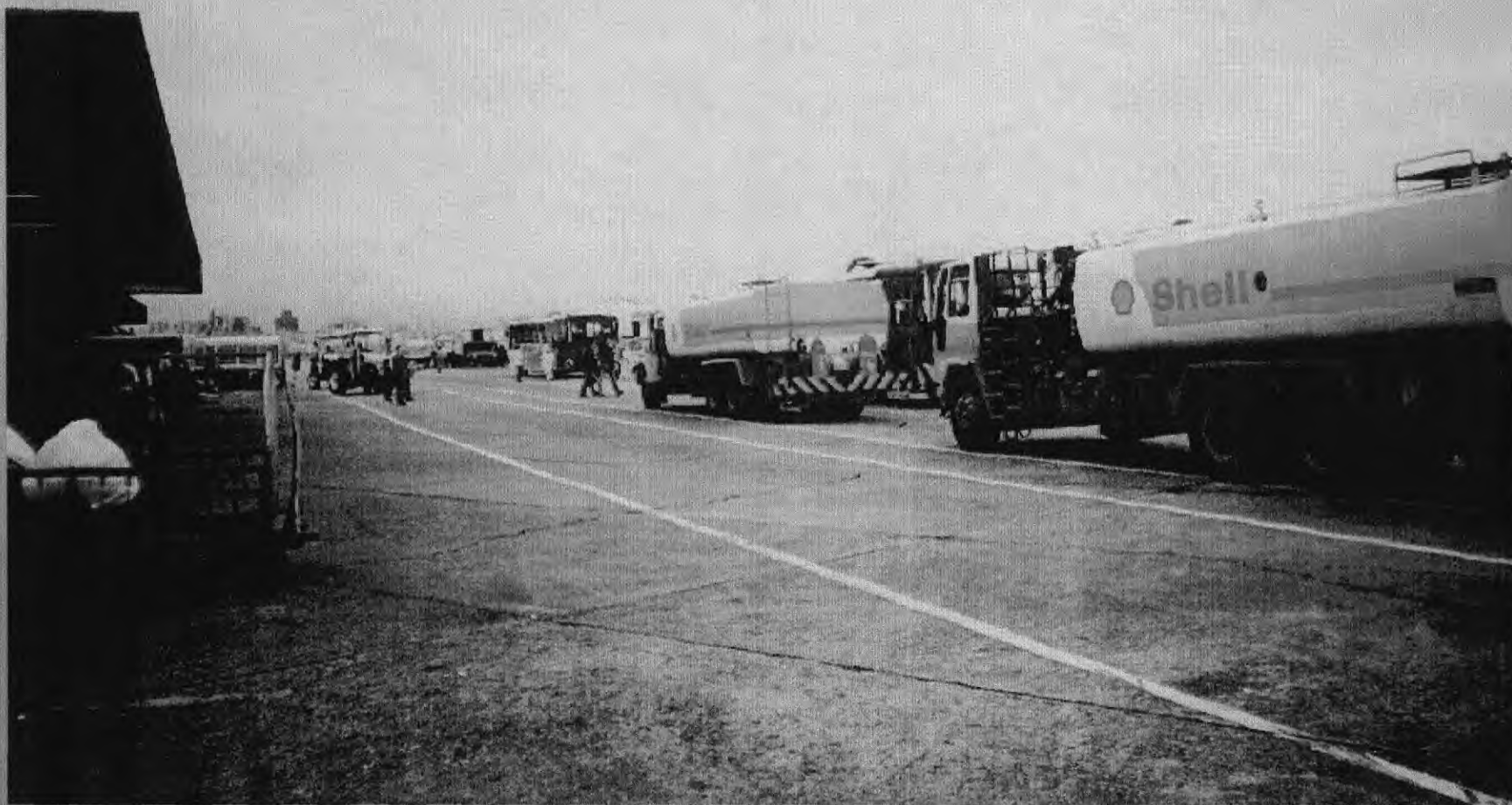


INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

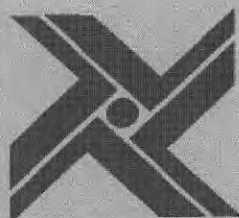
AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

SITUAÇÃO ATUAL

VEÍCULOS OPERACIONAIS x PASSAGEIROS



Folha nº 525 21108
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

SITUAÇÃO ATUAL

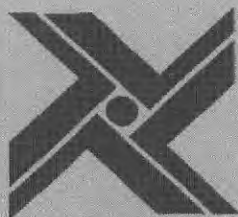
CONGESTIONAMENTO MEIO-FIO



22

00- 9- 1 000
19:07 11 L12H

Folha nº 526 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

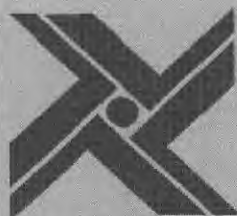


INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

IMPLANTAÇÃO MODERNIZAÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS



Folha nº 527
Processo 21101
do
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



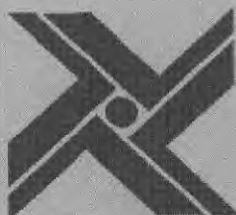
INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

OBRAS PREVISTAS



Folha nº 528
do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

OBRAS PREVISTAS

Terminal de Passageiros

FACHADA PRINCIPAL
S7/ESL.



FACHADA

LEGENDA

- AREA A SER CONSTRUIDA
- AREA EXISTENTE

CORTE TRANSVERSAL - ED. ALA NORTE



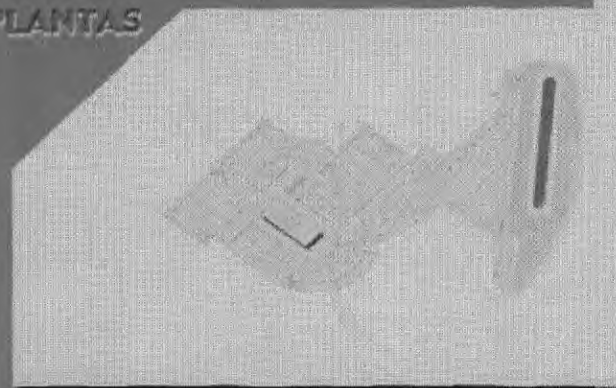
CORTE TRANSVERSAL - ED. CENTRAL

CORTE TRANSVERSAL - ED. ALA NORTE



CORTES

PLANTAS



SUBSOLO

ALA NORTE

ALA SUL

SAGUÃO CENTRAL

1º PAVIMENTO

Folha nº 529
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

OBRAS PREVISTAS

Salas de Embarque



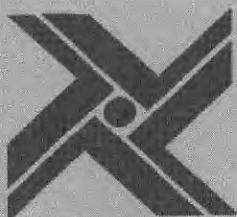
$1.185\text{m}^2 \rightarrow 3.765\text{m}^2$

OBRAS PREVISTAS

Restituição de Bagagens



1.353m² → 1.890m²
3 Esteiras → 4 Esteiras



INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

OBRAS PREVISTAS Vista do Pátio



**8 Pontes de
Embarque**

Folha nº 532 21/01 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

OBRAS PREVISTAS

Edifício Garagem - Vista Aérea

1.300 vagas → 2.550 vagas

OBRAS PREVISTAS

Edifício Garagem - Acesso à Praça

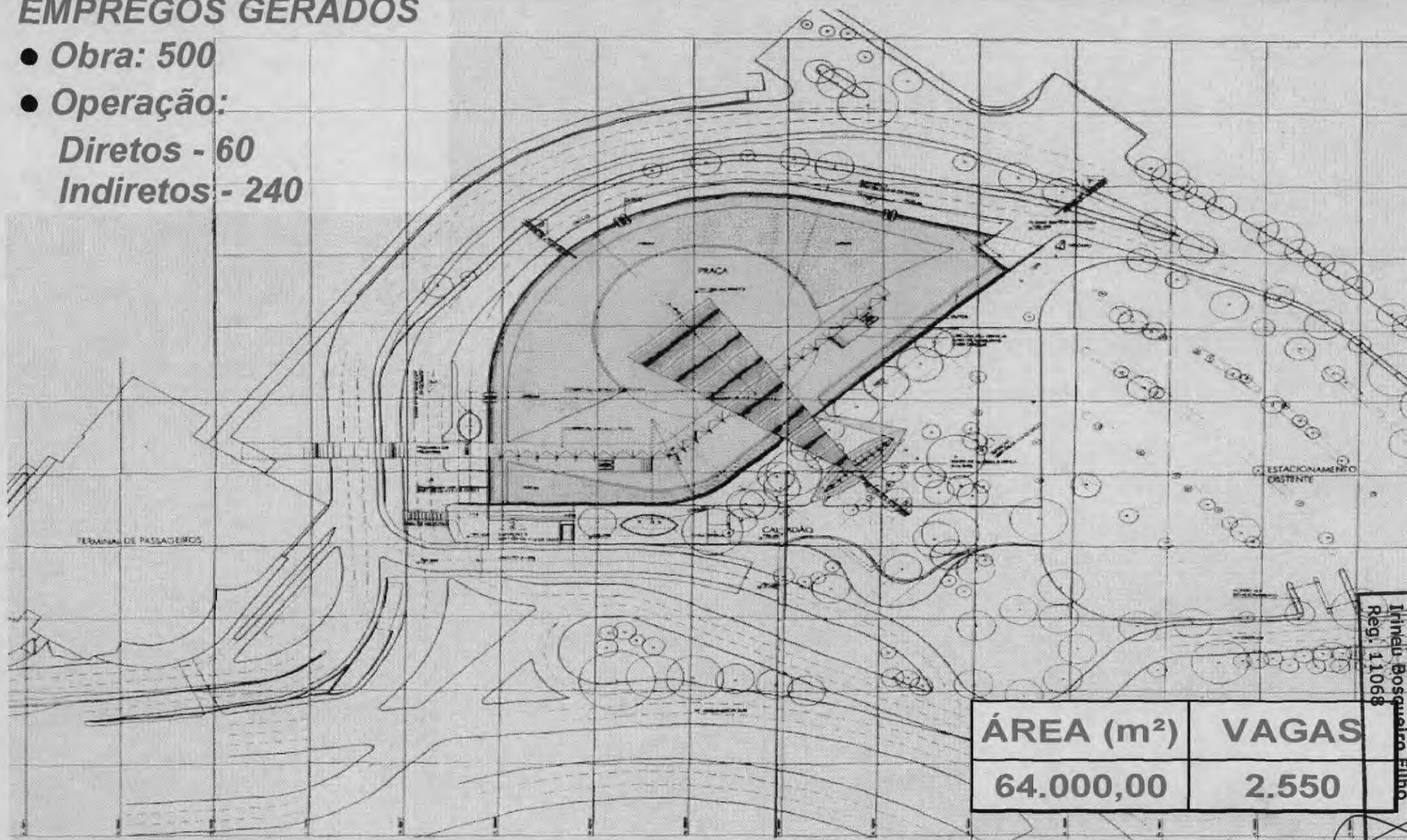


AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGÔNHAS / SÃO PAULO

EDIFÍCIO GARAGEM - IMPLANTAÇÃO

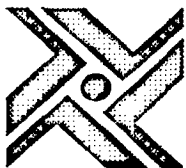
EMPREGOS GERADOS

- **Obra:** 500
- **Operação:**
 - Diretos** - 60
 - Indiretos** - 240

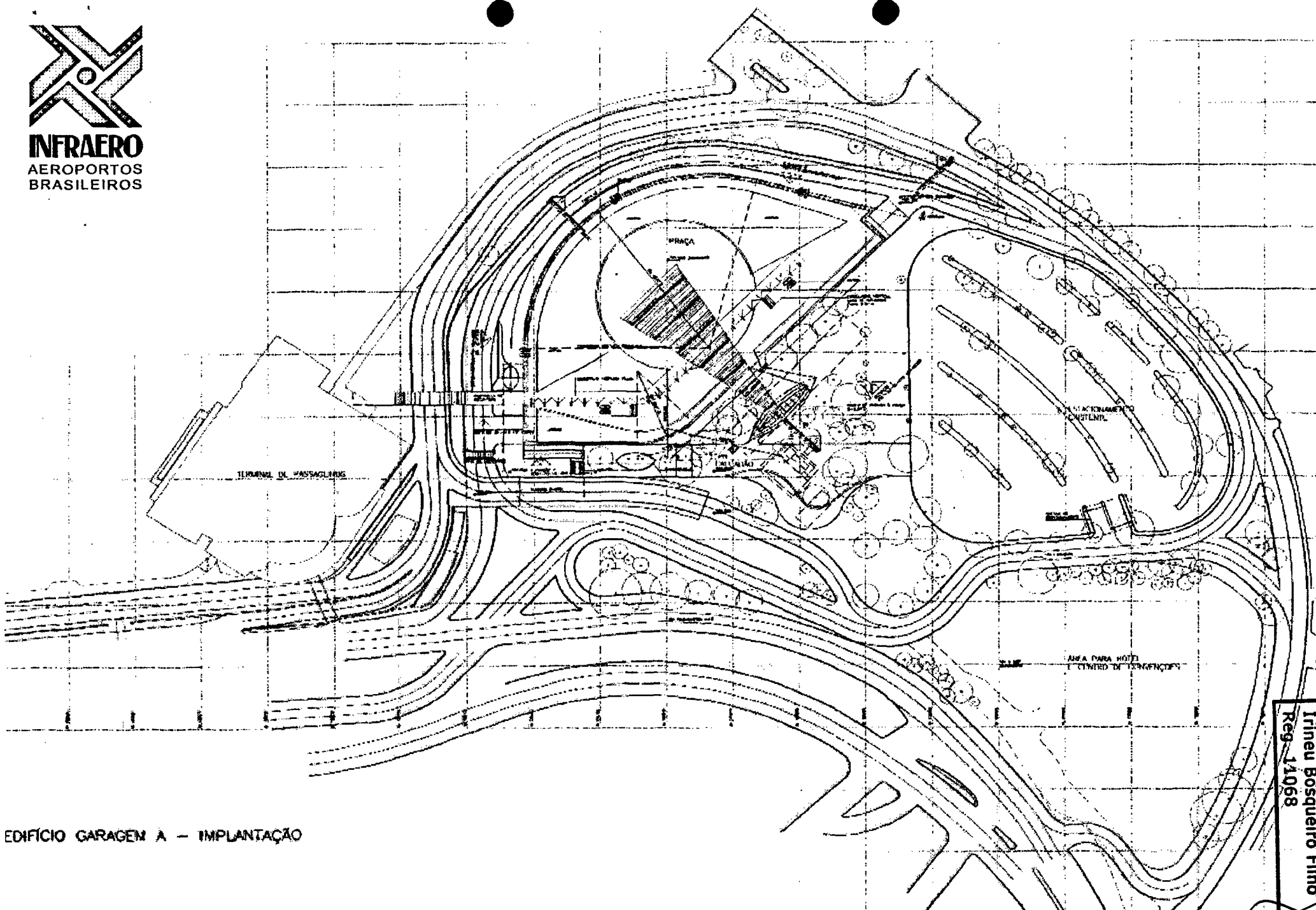


ÁREA (m ²)	VAGAS
64.000,00	2.550

Folha nº 535
Processo 21101
do
Irineu Bosquetto Filho
Reg. 11068



INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS



EDIFÍCIO GARAGEM A - IMPLANTAÇÃO

Folha nº 536 do
Processo 21704
Irineu Bósqueiro Filho
Reg. 14068



AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

EDIFÍCIO GARAGEM - IMPLANTAÇÃO

BENEFÍCIOS PARA A COMUNIDADE

- SISTEMA VIÁRIO DE ACESSO REMODELADO;
- MELHORIA NO TRÂNSITO DA REGIÃO, COM A INSTALAÇÃO DE SEMÁFOROS INTELIGENTES;
- TORNA-SE DESNECESSÁRIO O ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS AO LONGO DAS VIAS DE ENTORNO, MELHORANDO ASSIM O FLUXO VIÁRIO;
- REFORMULAÇÃO VIÁRIA NA AV. WASHINGTON LUIZ, JUNTO AO TERMINAL;
- RESGATA O CONCEITO DE PRAÇA PÚBLICA, COM ESPAÇOS COMERCIAIS E ÁREAS LIVRES PARA EXPOSIÇÕES, EVENTOS, PASSEIOS, ETC.;
- CRIAÇÃO DE ÁREA VERDE PARA USO DA COMUNIDADE;
- RECONSTITUIÇÃO DO VALOR CÊNICO E AMBIENTAL DA ÁREA;
- MELHORIA DA QUALIDADE AMBIENTAL DO LOCAL;
- MANUTENÇÃO DAS ÁRVORES SITUADAS NOS LIMITES DO ESTACIONAMENTO.



INFRAERO
PORTOS
AEROPORTOS

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS / SÃO PAULO

EDIFÍCIO GARAGEM - IMPLANTAÇÃO



Folha nº 538 do
Processo 21191
Arquivo: Arquivo 1108
Reg. 1108

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

Legislação aplicada nas atividades aeroportuárias

- Código Brasileiro de Aeronáutica
- Plano Específico de Proteção de Aeródromo, aprovado pela Portaria 01/ISC4/87
- Ruído Aeronáutico - Restrição à operação estabelecida pelas Portarias nº 13/GM5 de 05.01.94 e nº 717/GC5 de 04.11.99 de responsabilidade do DAC.
- Procedimentos específicos para Congonhas estabelecidos pela Portaria nº 656/ DGAC de 21.12.94 e pelos manuais específicos ROTAER (Manual de Rotas Aéreas) e AIP (Publicação de Informações Aeronáuticas).
- As restrições impostas ao uso do solo no entorno do Aeroporto de Congonhas estão definidas nos atuais Planos Específicos de Zoneamento de Ruído e de Zona de Proteção, aprovados pelas Portarias nº 0629/GM5 de 02.05.84 e 26/REM, de 21.05.2001. É importante ressaltar que esses Planos existem desde a década de 70.



EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

CENTRO DE NEGÓCIOS AEROPORTUÁRIOS DE SÃO PAULO

Folha nº	590	do	
Processo	21/01		
Irineu Bosqueiro Filho			
Reg. 11068			

CF Nº 2696 / CNSP/2001

Guarulhos, 22 de agosto de 2001.

Exmo. Sr.

Dr. Walter Claudius Rothenburg

Procurador da República em São Paulo

Rua Peixoto Gomide, 768 – Cerqueira César

01409-904 – São Paulo - SP

Assunto: Aeroporto Internacional de Congonhas/São Paulo
Anexos : Citados no texto

Senhor Procurador:

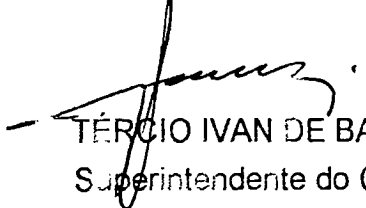
Como resultado da visita realizada por esse Órgão Ministerial às dependências do Aeroporto Internacional de Congonhas/São Paulo no dia 1º de agosto último, encaminho, anexa, relação de compromissos e providências a serem assumidos pela INFRAERO, conforme acordado ao final da reunião, por sugestão de V. Exa.

Informo que cópia deste documento também está sendo encaminhada à direção do Movimento Defesa São Paulo.

De igual forma, a INFRAERO aguarda documentos correspondentes, expedidos por essa Douta Procuradoria, bem como pelo Movimento Defesa São Paulo, sobre o mesmo assunto, para que possa analisá-los e se pronunciar a respeito.

Na oportunidade, reitero a V. Exa. votos de estima e consideração.

Atenciosamente.


TÉRCIO IVAN DE BARROS
Superintendente do CNSP

Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos
Rod. Hélio Smidt, s/nº - Guarulhos - SP - 07141-970
Tel.: (0xx11) 6445-2200- Fax: (0xx11) 6412-3335

Retrato no Gabinete do
Mr. Paulo Frange em

21/09/01, às 15h 45 min. / F-11068

**COMPROMISSOS E PROVIDÊNCIAS A SEREM ASSUMIDOS PELA INFRAERO,
PARA O AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO**

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Visando melhor entendimento dos compromissos a serem assumidos pela INFRAERO e tendo em vista a amplitude das questões, informo que essas serão abordadas por temas, envolvendo aspectos já discutidos com representantes do Movimento Defesa São Paulo, em várias oportunidades.

Inicialmente, é importante ratificar que a INFRAERO assume, formalmente o compromisso de desenvolver ações que estejam no âmbito de suas atribuições ou influência, para o atendimento das reivindicações da sociedade civil, visando à operação harmônica do aeroporto.

Com relação ao corte e remoção de espécies arbóreas na área do Edifício-Garagem, já foi assinado Termo de Compromisso Ambiental –TCA n.º 99/078, em novembro de 1999, entre a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente e a Concessionária do Estacionamento de Congonhas S.A., resolvendo a questão. (Anexo 2)

2. COMPROMISSOS E PROVIDÊNCIAS

2.1 PERFIL DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

O aeroporto de Congonhas atende aos Serviços de Transporte Aéreo Público, incluindo Vãos Domésticos Regulares (Ponte-Aérea e Aviação Regional) e Vãos Domésticos Não Regulares (Serviços de Táxi Aéreo , Aviação Geral , Serviços Aéreos Especializados). A infra-estrutura atual é composta de Área de Manobras, Terminal de Passageiros, Pátios de Estacionamento de Aeronaves, Hangares e Oficinas de Manutenção, onde são prestados serviços de apoio à operação aeronáutica, bem como serviços de "Handling" e atividades de



apoio aos passageiros usuários e à comunidade comercial de varejo e serviços (bancos, correio, telefonia etc.).

2.2 PLANEJAMENTO AEROPORTUÁRIO

O planejamento do desenvolvimento do Aeroporto de Congonhas está contido em seu Plano Diretor, elaborado em 1983 e aprovado em 1987 pelos Órgãos Federais competentes, pela Portaria Ministerial n.º 001/ISC4. (Anexo 3)

Em face do desenvolvimento da demanda do tráfego aéreo, associado ao cenário econômico nacional, ao desenvolvimento tecnológico e às atuais condições operacionais do aeroporto, já se encontra em processo licitatório (TP n.º 005/CNSP-SBSP/2001) a contratação de empresa especializada, para efetuar a revisão do Plano de Desenvolvimento Aeroportuário (nova denominação do Plano Diretor), com prazo de 180 dias.

A revisão do Plano visa atualizar o planejamento de curto, médio e longo prazos, definindo a configuração mais adequada para o complexo aeroportuário, com análise de forma interativa dos seguintes fatores:

- a) capacidade operacional dos sistemas de pistas;
- b) otimização dos procedimentos de pouso e decolagem;
- c) área patrimonial necessária;
- d) aproveitamento da infra-estrutura existente;
- e) capacidade balanceada dos componentes do aeroporto;
- f) fases de implantação de modo econômico;
- g) áreas atingidas pelas curvas de nível de ruído;
- h) impactos ambientais relevantes;
- i) compatibilidade com as redes de infra-estrutura básica local;
- j) integração com o planejamento urbano local e
- k) integração com o sistema viário existente e planejado.



2.3 LICENCIAMENTO AMBIENTAL

A INFRAERO tem pleno conhecimento da Legislação Ambiental vigente e suas ações são sempre precedidas de contato prévio com o competente Órgão ambiental, onde são definidos os procedimentos a serem assumidos, caso a caso.

A estratégia da INFRAERO é a de encaminhar o Plano de Desenvolvimento Aeroportuário à Secretaria do Meio Ambiente, tão logo esteja concluído e aprovado, de forma a definir, conjuntamente com a Secretaria, os procedimentos necessários ao licenciamento ambiental do complexo aeroportuário, com a definição e implantação das medidas mitigadoras necessárias.

2.4 ADEQUAÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS

Deve ficar claro que a INFRAERO não pretende aumentar a capacidade do aeroporto, que hoje é determinada pela capacidade das pistas. O projeto proposto visa tão somente aumentar a capacidade do Terminal de Passageiros, de modo a dar mais conforto ao fluxo de passageiros existente.

Tendo em vista a reconhecida importância histórica do atual Terminal de Passageiros, a INFRAERO ratifica sua decisão de preservar o projeto original, mantendo, principalmente a unidade estética do conjunto arquitetônico. Entretanto, na evolução tecnológica da aviação civil, algumas adequações são inevitáveis, principalmente no espaço físico, a fim de atender às novas demandas de conforto exigidas pelos clientes e usuários do aeroporto.

Assim, foi desenvolvido pela INFRAERO, um projeto que consiste, basicamente, na adequação do atual terminal, por meio da construção de uma sala de embarque central, do lado interno do aeroporto (lado AR) e na implantação de oito pontes de embarque, conforme demonstrado na figura a seguir:





Esse projeto mantém o atual conjunto arquitetônico, não muda a fachada do atual Terminal de Passageiros e consegue melhorar os níveis de conforto dos usuários.

Conforme pode ser observado, o projeto proposto não causa interferências com áreas externas ao aeroporto.

Esse projeto é fundamental para a melhoria da operação do aeroporto, pois, se nenhuma intervenção for realizada, sua operacionalidade continuará caótica, podendo agravar-se, ficando muito aquém dos níveis mínimos de segurança e principalmente de conforto, observados pelos passageiros e usuários dos demais aeroportos.

Cabe salientar que, atualmente, os passageiros são severamente prejudicados, pois estão submetidos à operação de um terminal conceitualmente antigo e saturado.

Essa situação é objeto de constantes reclamações de usuários, companhias aéreas, outros operadores do aeroporto e da Imprensa.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Irineu Bosqueiro Filho', written in a cursive style.

Entre outros problemas, vale ressaltar o trânsito de passageiros embarcando e desembarcando a pé, pelo pátio, em arriscada convivência com veículos, aeronaves e trabalhadores.

O projeto desenvolvido pela INFRAERO busca mitigar esses problemas, resolvendo algumas restrições operacionais. Outra característica desse projeto é a de poder ser tocado de forma a não prejudicar o atual terminal e mantendo sua plena operacionalidade, durante a execução das obras.

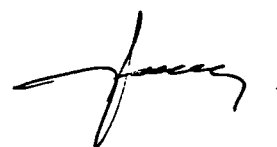
2.5 ESPAÇO DE USO PÚBLICO/PRAÇA

Com a implantação do projeto do Edifício-Garagem, finalmente a Praça Comandante Lineu Gomes será ativada como espaço de uso público. Há décadas, a área vem sendo utilizada como estacionamento de veículos. O novo espaço proposto permitirá a integração das áreas de entorno do aeroporto, ampliando a área de pedestres, com jardins, áreas de lazer e de passeios, além de amplo sombreamento, melhorando as condições de acessibilidade, paisagem e, conseqüentemente, conforto ambiental.

2.6 RUÍDO AERONÁUTICO

A restrição à operação de aeronaves ruidosas, no território brasileiro, é estabelecida pelas Portarias n.º 13 /GM5, de 5 de janeiro de 1994 e n.º 717/GC-5, de 4 de novembro de 1999, devendo sua substituição ocorrer naturalmente, em função do desenvolvimento da indústria aeronáutica. Cabe salientar que tais atribuições são de responsabilidade do Departamento de Aviação Civil – DAC.

O Aeroporto de Congonhas já dispõe de procedimentos operacionais definidos de pouso e decolagem, visando à redução do ruído, conforme estabelecido na Portaria n.º 656/DGAC, de 21 de dezembro de 1994 e constantes dos manuais específicos: ROTAER - Manual de Rotas Aéreas e AIP - Publicação de Informações Aeronáuticas. (Anexo 4). Quaisquer outras restrições à operação de aeronaves ruidosas no aeroporto, dependem de regulamentação do DAC. Quanto aos testes de motores e uso de equipamentos ruidosos como APU, GPU, fontes



pneumáticas etc., já existem horários definidos para esses usos e atividades. De qualquer forma, a INFRAERO continuará realizando gestões e fiscalizações necessárias junto às empresas aéreas, visando minimizar os incômodos gerados. Cabe salientar que no Aeroporto de Congonhas não há operação de aeronaves "jato – puro", predominando as turbo – jato na aviação comercial e aviação geral, com poucos movimentos de aeronaves a motores convencionais (pistão).

No que se refere ao plantio de árvores na área de entorno do aeroporto, visando amenizar os impactos de ruído, a INFRAERO compromete-se a plantá-las, desde que estas estejam entre as ações mitigadoras julgadas necessárias pela Secretaria de Meio Ambiente, após a análise do Plano de Desenvolvimento Aeroportuário mencionado anteriormente.

2.7 USO DO SOLO NO ENTORNO DO AEROPORTO

Quanto à questão do uso e ocupação do solo no entorno do aeroporto, o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu Capítulo II, Seção V, referente às Zonas de Proteção, estabelece que propriedades vizinhas a aeroportos e instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais. Essas restrições são especificadas pela autoridade aeronáutica, por meio dos Planos de Zona de Proteção de Aeródromos, de Zoneamento de Ruído e de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea. Esses Planos são aprovados por Ato do Comandante da Aeronáutica e transmitidos às administrações públicas, que deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo nas áreas vizinhas aos aeródromos, com as restrições especiais constantes nos referidos Planos. Essas restrições são aplicadas a propriedades públicas e privadas.

As restrições impostas ao uso do solo no entorno do Aeroporto de Congonhas estão definidas nos atuais Planos Específicos de Zoneamento de Ruído e de Zona de Proteção, aprovados pelas Portarias n.º 0629/GM5, de 2 de maio de 1984 e 26/2EM, de 21 de maio de 2001. É importante ressaltar que esses Planos existem desde a década de 70.



2.8 ÁREA DE MANOBRAS – DRENAGEM

Já se encontram em andamento obras na pista principal e na pista de táxi, para melhorar seu sistema de drenagem.

2.9. GESTÃO AEROPORTUÁRIA

A INFRAERO desenvolve os seus trabalhos pautada pelas mais modernas e eficientes técnicas de gestão e administração. A certificação pelas normas ISO não é descartada pela empresa, tanto que 19 aeroportos da rede INFRAERO, incluindo Congonhas, estão certificados pela ISO 9000. A empresa dispõe de eficiente Sistema de Gestão Ambiental, que acompanha, em todas as fases, os processos de expansão e operação de seus aeroportos e Grupamentos de Navegação Aérea. A certificação pela ISO 14000 é uma opção da empresa, que não afeta a eficiência do sistema.

Com base nestas considerações e certos de que a melhor solução para os problemas hoje existentes no aeroporto e seu entorno são as intervenções propostas, a INFRAERO pretende, a partir de setembro de 2001, retomar as obras do Edifício-Garagem, conforme Termo de Contrato n.º 2.96.24.124.5, de 16.09.1996 e iniciar processo licitatório para execução das obras de adequação do atual Terminal de Passageiros.





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE

PROCESSO Nº 1989.0.077.387.0

TCA Nº 99/078

Folha nº	548	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

TERMO DE COMPROMISSO AMBIENTAL

Na Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, SVMA, da Prefeitura do Município de São Paulo, órgão integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, compareceram, de um lado, a Municipalidade de São Paulo, representada pelo Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente, e de outro, **CONCESSIONÁRIA DO ESTACIONAMENTO DE CONGONHAS S.A.**, com sede nesta Capital à Avenida Washington Luiz, s/nº, Aeroporto de Congonhas, inscrita no GC/MF sob nº 01.472.027/0001.40, representada por seus Diretores: **Diretor Gerente Marcelo Sturfini Bisordi**, brasileiro, casado, engenheiro Civil, portador da cédula de identidade RG nº 13.208.383, SSP/SP, CPF/MF nº 118.662.248.24, residente e domiciliado nesta Capital à Rua Pascoal Vila, nº 515, apto. 82 e pelo **Diretor de Operações Altair Moreira de Souza Filho**, brasileiro, casado, administrador de empresas, portador da cédula de identidade RG nº 5.173.477, SSP/SP, CPF/MF nº 029.933.708.12, residente e domiciliado nesta Capital à Rua Silvia Celeste Campos, nº 450, em decorrência do Contrato de Concessão de Uso de Área, nº 2 96.24.124.5, firmado em 16 de setembro de 1996, com a **EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO**, vinculada ao Ministério da Aeronáutica, sediada nesta Capital à Av. Washington Luiz s/nº, Aeroporto de Congonhas, que transfere à Concessionária todas as responsabilidades pela expensas do projeto, construção, exploração comercial do estacionamento da garagem a ser construída no local, têm entre si, justo e acordado, referente(s) ao(s) exemplar(es) arbóreo(s) existente(s) na parte interna da Praça Linu Gornes, Aeroporto Internacional de Congonhas.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE

2

CLÁUSULA PRIMEIRA

DA COMPENSAÇÃO

Folha nº	549	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

1.1. - A Solicitante se compromete, como medida compensatória, a atender os itens específicos referentes a:

1.1.1- Por remoções já realizadas:

Corte	103 (cento e três) exemplares arbóreos
Transplante	49 (quarenta e nove) exemplares arbóreos
Não encontrados na planta ou no campo	08 (oito) exemplares arbóreos
Exemplar morto	01 (um) exemplar arbóreo

1.1.2 - Novas remoções solicitadas

Cortes	34 (trinta e quatro) exemplares arbóreos sendo 20 (vinte) já solicitados anteriormente e 14 (quatorze) por nova solicitação às fls. 86
Preservação	289 (duzentos e sessenta e nove) exemplares arbóreos, e observar a Cláusula Quinta
Plantar	Observar Cláusulas Quinta e Sexta
Fornecer	1.192 (um mil cento e noventa e dois) exemplares arbóreos
Fornecer	596 (quinhentos e noventa e seis) protetores metálicos

1.3 - Nos casos de construções os trabalhos referentes a transplantes e plantios deverão estar encerrados, para aprovação do DEPAVE-G/AT, antes do "Habite-se".

CLÁUSULA SEGUNDA

DO CORTE

2.1 - Realizar o corte de 34 (trinta e quatro) exemplar(es) indicados às fls. 77, sendo 20 (vinte) solicitados anteriormente e mais 14 (quatorze) solicitados através das fls. 86, planta de fls. 76, e Ficha Técnica de Fls. 87

2.2 - A autorização para corte terá validade de 06 (seis) meses, a contar da data da publicação do extrato do presente Termo.

2.3 - O prazo poderá ser prorrogado, por iguais períodos, mediante pedido justificatório.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE

7

E, por estarem assim concordes, firmam o presente Instrumento em 06 (seis) vias de igual teor e forma, na presença de testemunhas, que também o subscrevem, devendo uma das cópias ser enviada à SEMAB/APROV 2 e outra ao Ministério Público do Estado de São Paulo.

São Paulo,

Folha nº 550 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

SECRETÁRIO MUNICIPAL DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE

CONCESSIONÁRIA DO ESTADAMENTO DE CONGONHAS S.A.

Marcelo Sturini Bisordi
Diretor Gerente

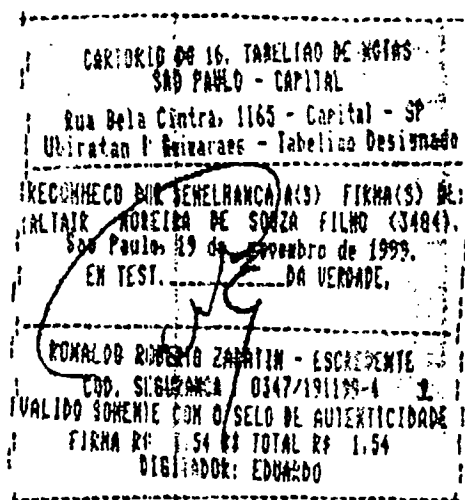
Altair Moreira de Souza Filho
Diretor de Operações

TESTEMUNHAS

Maria Helde de Sousa Barbosa
RG 17.780.939

Karen Regina Luz Barbosa Nossé
RG. 10.592.914

JMB/TCAINFRAEROX



PORTARIA EMAER Nº 001/ISC4, de 8 de *abril* de 1987.

Aprova os Planos Diretores dos Aeroportos de Campinas/Viracopos, São Paulo/Congonhas e do Plano Piloto do Aeroporto de Santos

O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA, tendo em vista o que consta no Processo nº 00-09/1610/83 e de acordo com a delegação de competência consubstanciada na Portaria nº 227/GM3, de 23 de fevereiro de 1981 e modificada pela Portaria nº 564/GM5, de 26 de abril de 1984,

RESOLVE:

Folha nº	551	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

Art 1º - Aprovar os Planos Diretores dos Aeroportos de Campinas/Viracopos, São Paulo/Congonhas e do Plano Piloto do Aeroporto de Santos.

Art 2º - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação em Boletim deste Estado-Maior, revogadas as disposições em contrário.

Ten Brig Paulo Roberto Coutinho Camarinha
 Ten Brig do Ar - PAULO ROBERTO COUTINHO CAMARINHA
 Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica

PUBLICADO NO
BOL. Nº EXT. 007
DE 13 ABR 87



MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Folha nº	552	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

PORTARIA Nº 656 /DGAC, de 21 de DEZEMBRO de 1994.

Operações de Aeronaves Civis Nacionais e Estrangeiras em Aeroportos situados na Área de Controle Terminal de São Paulo - Estabelece modificações.

348 O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, de acordo com o Art. 2º da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, combinado com o Art. 10º do Regulamento do Departamento de Aviação Civil, resolve:

Art. 1º- Estabelecer modificações nas operações de aeronaves civis nacionais e estrangeiras, em aeroportos situados na Área de Controle Terminal de São Paulo, que passam a ter a seguinte utilização:

1-AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO/GUARULHOS - SBGR

1.1-Serviços de Transporte Aéreo Público

1.1.1-Vôos Domésticos Regulares

a-de passageiros

b-de carga

c-da Rede Postal Noturna

d-da Ponte Aérea Rio/São Paulo fora do horário de funcionamento do Aeroporto Internacional de Congonhas/São Paulo.

1.1.2-Vôos Internacionais Regulares

a-de passageiros

b-de carga

c-da ligações de conexão de e para o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão.

1.1.3-Vôos Domésticos Não Regulares

a-fretados, de passageiros ou de carga

b-para transbordo de passageiros de ou para vôos regulares, realizados por empresas de táxi-aéreo

c-para ligação com outros aeródromos, realizados por empresas de táxi-aéreo com helicópteros.

1.1.4-Vôos Internacionais Não Regulares de Passageiros

1.2-Serviço Aéreo Privado de vôos domésticos para o transbordo de ou para o transporte aéreo regular

1.3-Vôos de Serviços de Assistência Aeromédica, fora do horário de funcionamento do Aeroporto de Congonhas

1.4-Não serão permitidos vôos de treinamento neste aeroporto

2-AEROPORTO INTERNACIONAL DE CAMPINAS/VIRACOPOS - SBMP

2.1-Serviços de Transporte Aéreo Público

2.1.1-Vôos Domésticos Regulares

a-de passageiros

b-de carga

c-da Rede Postal Noturna

d-da Aviação Regional

2.1.2-Vôos Internacionais Regulares

a-de passageiros

b-de carga

2.1.3-Vôos Domésticos Não Regulares

a-de Serviços de Táxi Aéreo

b-da Aviação Geral

c-de carga

d-de Serviços Aéreos Especializados

2.1.4-Vôos Internacionais Não Regulares

a-de passageiros

b-de carga

3. AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO - SBSP

3.1-Serviços de Transporte Aéreo Público

3.1.1-Vôos Domésticos Regulares

a-da Ponte-Aérea Rio/São Paulo

b-da Aviação Regional

3.1.2-Vôos Domésticos Não Regulares

a-de passageiros realizados por empresas nacionais de transporte aéreo regular

b-de Serviços de Táxi Aéreo

c-da Aviação Geral

d-de Serviços Aéreos Especializados

3.1.3-Vôos Internacionais Não Regulares de Passageiros, realizados com aeronaves classificadas até o código 3-B, de acordo com o Apêndice 3 do Manual de Projetos de Aeródromos da OACI, com limite máximo de 15 assentos.

3.2-Limitações:

3.2.1-O horário de funcionamento do Aeroporto Internacional de Congonhas/São Paulo será das 06:00 às 23:00 horas, local;

3.2.2-Entre 06:00/07:00 horas e 22:00/23:00 horas, local, serão proibidas operações de aeronaves relacionadas no Anexo desta Portaria, cujos níveis de ruído encontram-se em desacordo com os limites estabelecidos nas Subpartes C e F do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBA) ou equivalentes nos Capítulos 3, 5 e 10 do Anexo 16/Volume 1 ao Convênio de Aviação Civil Internacional (ICAO), e atualizações posteriores.

3.3 O funcionamento da ADU da ANAC no GDU, durante o horário de funcionamento do aeroporto, só será permitido em áreas determinadas pela INFRAERO.

3.4-Não serão permitidos:

3.4.1-Vôos de aeronaves cargueiras;

3.4.2-Vôos de treinamento; e

3.4.3-Experiências e cheques com quaisquer tipos de motores e aeronaves entre 23:00 e 06:00 horas local.

3.5-Permitido o pouso após as 23:00 horas, local, para aeronaves não incluídas no item 3.2.2 desde que estas, em contato bilateral com o Órgão de Controle de Tráfego Aéreo de São Paulo, tenham atingido o auxílio básico do procedimento de descida até 22:50 horas, e tenham iniciado manobras que as levariam ao pouso em Congonhas até as 23:00 horas e não o fizeram por motivo de tráfego.

Folha nº 553 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL - (Fls.3 da Portaria nº.656/DGAC, de 21. de DEZEMBRO de 1994).-----

3.6-Permitida a decolagem após às 23:00 horas, local, para as aeronaves não incluídas no item 3.2.2 desde que estas tenham declarado pronto para a mesma, na posição de espera, até às 22:55 e não a tenham iniciado por motivo de tráfego.

3.7-Permitida operação entre 23:00 e 06:00 horas, local, as aeronaves:

3.7.1-Não incluídas nas limitações citadas em 3.2.2, quando transportando ou destinadas a transportar enfermo ou ferido grave;

3.7.2-Engajadas em operações de Busca e Salvamento (SAR); e

3.7.3-Em Operação Militar, assim definida pela autoridade competente.

3.8-No caso especificado no item 3.7.1 caberá ao operador da aeronave solicitar os serviços dos Órgãos ATS e da INFRAERO, com a antecedência mínima de 40 (quarenta) minutos.

4-AEROPORTO DE MARTE/São Paulo - SBMT

4.1-Vôos Domésticos Não Regulares:

a-da Aviação Geral

b-de Serviços de Táxi Aéreo

c-de Aeroclubes

d-de Serviços Aéreos Especializados

Art. 2º - As empresas aéreas brasileiras e estrangeiras que operam serviços internacionais regulares de passageiros ou mistos podem optar pela autorização de operação em Guarulhos ou Campinas.

Art. 3º - Os vôos internacionais não regulares cargueiros serão autorizados a operar em Guarulhos somente em casos excepcionais, a critério da autoridade aeronáutica.

Art. 4º - O Aeroporto de Congonhas poderá ser usado como alternativa técnica para aeronaves a jato operando vôos domésticos regulares de passageiros, desde que atendidas as limitações estabelecidas nesta Portaria, bem como as condições estabelecidas nos itens 1 a 7, do Art. 1º da Portaria nº 240/SPL, de 13 Set 85 e suas posteriores alterações.

Art. 5º - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

Folha nº 554 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

Ten.-Brig.-do-Ar. MAURO JOSÉ MIRANDA GANDRA
Diretor-Geral

Anexo à Portaria nº 656 /DGAC, de 21 de DEZEMBRO de 1

Aeronaves impedidas de operar no Aeroporto de Congonhas - SP, de acordo com o item 3.2.2 da Portaria acima citada.

AERONAVES

AEROESPATIALE CARAVELE 10-B1R E 11R
 AEROESPATIALE CARAVELE 12
 BOEING B 727/100
 BOEING B 727/200
 BRITISH AEROSPACE 1-11 200
 BRITISH AEROSPACE 1-11 400
 BRITISH AEROSPACE 1-11 475
 BRITISH AEROSPACE 1-11 475S; 500 E 500S
 BRITISH AEROSPACE 1-11 510
 BRITISH AEROSPACE HS-125-1
 BRITISH AEROSPACE HS-125-1B
 BRITISH AEROSPACE HS-125-1B/522; 1B/R
 522/S; 1B/S 522; 3B E
 3B/PA
 BRITISH AEROSPACE HS 400B E 403B
 BRITISH AEROSPACE HS 600 E 600B
 BRITISH AEROSPACE SUPER VC 10
 DASSAULT BREGUET FALCON 20
 DASSAULT BREGUET MERCURE 100A E 100B
 GATES LEARJET 23 E 24
 GATES LEARJET 24/24D/24E/F/F-4A/25/25C E
 25D
 GATES LEARJET 25F
 GATES LEARJET 28/29
 GULFSTREAM AMER GII; G-II-B; G-III
 LOCKHEED 1329-23
 LOCKHEED 1329-25 JETSTAR II
 MACDONNELL DOUGLAS DC-09-10 E DC-09-30
 MACDONNELL DOUGLAS DC-09-30; DC-09-34 E
 DC-09-40
 MACDONNELL DOUGLAS DC-09-30; DC-09-34 E
 DC-09-50
 MACDONNELL DOUGLAS DC-09-30; DC-09-34
 MACDONNELL DOUGLAS DC-09-40
 ROCKWELL INTERNAT. SABRELINER 60
 ROCKWELL INTERNET. SABRELINER 75A E 80

MOTORES

JT8D-7
 JT8D-9
 JT8D-1FCD; 7FCD E 9FCD
 JT8D-15; 17QN; 17FQN;
 7FCD; 7QN; 9FCD; 9QN;
 15QN; 17QN; 9QN E 7QN.
 SPEY 506
 SPEY 511-14 E 14W
 SPEY 512
 SPEY 512/14DW
 SPEY 512/14E
 VIPPER 520
 VIPPER 521
 VIPPER 522
 VIPPER 522
 VIPPER 601
 CONWAY RC 043
 CF 700-2D-2
 JT8D-15
 CJ610-1/-4
 CJ610-6
 CJ610-6/8A
 CJ610-8A
 SPEY 511-8
 TFE 731-3-1E
 TFE 731-3
 JT8D-7/-7A
 JT8D-15
 JT8D-17
 JT8D-9
 JT8D-11
 JT12A-9
 CF700-2D-2

Folha nº	555	do	21/01
Processo			
Irineu Bosqueiro Filho			
Reg. 11068			

Também estão proibidas as operações de outras aeronaves não relacionadas neste Anexo cujos níveis de ruído estejam em desacordo com os limites estabelecidos nas Subpartes C e F do RSHA 36 (equivalentes aos Capítulos 3, 5 e 10 do Anexo 16/Vol 1 ao Convênio de Aviação Civil Internacional da OACI) e atualizações posteriores.



SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE
COORDENADORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL E DE
PROTEÇÃO DE RECURSOS NATURAIS

MPF
PR/SP
2001.006226

OFÍCIO CPRN 203 /01

São Paulo, 22 de agosto de 2001

Senhora Procuradora da República,

Folha nº	556	do
Processo	211/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

Em atenção ao Ofício nº 8321/2001/MPF/PR/SP/SOCT/1º Ofício, relativo ao Expediente 176/96, dirigido ao Secretário do Meio Ambiente, solicitando informações relativas ao licenciamento ambiental do Projeto de Reforma do “Edifício Garagem – Sistema Viário”, do Aeroporto de Congonhas, estou encaminhando anexa ao presente a informação prestada pelo Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental – DAIA, por meio do MEMO/CPRN/DAIA 799/01, com toda a documentação citada.

Permanecendo à disposição de Vossa Excelência, reitero os protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente

ROSELICE DUARTE DE MEDEIROS
Coordenadora CPRN

Excelentíssima Senhora
Doutora **MARIA LUIZA GRABNER**
Digníssima Procuradora da República
Ministério Público Federal



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
COORDENADORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL E DE PROTEÇÃO DE RECURSOS NATURAIS - CPRN

MEMO/CPRN/DAIA/799/01

São Paulo, 13 de agosto de 2001

DE : DAIA

PARA: CPRN - Coordenadora

Folha nº 557	do 21/01
Processo	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

Trata-se do **Ofício nº 8321/2001/MPF/PR/SP/SOTC/1º Ofício, Ref. Expediente 176/96**, subscrito pela Exma. Drª. Maria Luiza Grabner, Procuradora da República, Ministério Público Federal, referente ao Projeto de Reforma do "Edifício Garagem – Sistema Viário", do Aeroporto Internacional de Congonhas. Informamos:

- Tramitou neste Departamento, o Processo SMA nº 13.537/97, de 22/05/1997, referente ao projeto de ampliação do Aeroporto Internacional de Congonhas, tendo como empreendedor a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO;
- Em 07/05/1997 por meio do Ofício/CPRN/DAIA/292/97 (cópia anexa), foi solicitado ao empreendedor informações referentes "as obras de ampliação pretendidas para o Aeroporto de Congonhas" visando definir a necessidade de licenciamento ambiental nesta Secretaria, solicitando a paralisação imediata de qualquer intervenção na área;
- Em 15/05/1997, por meio da CF nº 00578/(SBSP)/97 (cópia anexa) a INFRAERO atendendo o solicitado por este Departamento informou detalhes referentes ao empreendimento que pretendia implantar. Esclareceram tratar-se da construção de um "Edifício Garagem" com capacidade para 2.500 automóveis;
- Em 04/08/1997, por meio do Ofício/CPRN/DAIA/463/97 (cópia anexa), o DAIA solicitou complementação às informações prestadas;
- Em 19/08/1997 a INFRAERO por meio da CF nº 1003/SBSP/97 (cópia anexa), encaminhou as informações solicitadas;
- Em 29/08/1997 por meio do Ofício/CPRN/DAIA/516/97 (cópia anexa), este Departamento informou o empreendedor que:
- "a obra pretendida, ou seja a construção de um Edifício Garagem com capacidade para 2.500 automóveis, o qual supriria parcialmente a demanda existente, não era passível de licenciamento ambiental prévio, nos termos da Resolução CONAMA 001/86 e Resolução SMA 42/94";



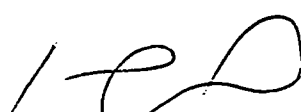
GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
COORDENADORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL E DE PROTEÇÃO DE RECURSOS NATURAIS - CPRN

MEMO/CPRN/DAIA-799/01

2

- ressaltou que tal posicionamento referia-se apenas à obra do estacionamento e que para qualquer outra intervenção pretendida deveria ser feita nova consulta ao DAIA e aquele Ofício não implicava em manifestação deste Departamento quanto à viabilidade ambiental do empreendimento, nem o eximia das demais licenças cabíveis ao caso;
- em 29/10/98, o DAIA encaminhou à Consultoria Jurídica da Pasta, por solicitação da mesma, a Informação Técnica CPRN/DAIA/250/98, informando o trâmite do processo no Departamento;
- A Consultoria Jurídica manifestou-se por meio do Parecer C.J. 704/98 (cópia anexa).

Atenciosamente,


Engº SERGIO PASCOAL PEREIRA
Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental – DAIA
Diretor

Folha nº		do
Processo		
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

SEMPRE EFETIVO

Folha nº	558	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		



SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE
COORDENADORIA DE PROTEÇÃO DE RECURSOS NATURAIS

RUA TABAPUÁ, 81 - 9º ANDAR - CEP 04533-010 - SÃO PAULO - BRASIL - PABX 822-0766

12.0.18
4
VISTO

OFÍCIO CPRN/DAIA Nº 292 /97

São Paulo, 07 de maio de 1997

Ref.: Obras Aeroporto de Congonhas

Prezado Senhor,

Folha nº	559	do
Processo	2101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

Vimos solicitar informações sobre as obras de ampliação pretendidas para o Aeroporto de Congonhas, visando definir a necessidade de licenciamento ambiental dessas junto a esta Secretaria.

Para tal solicitamos a apresentação, urgente, das seguintes informações:

- caracterização das obras pretendidas quanto às atividades envolvidas
- justificativa para a realização das obras, principalmente no que se refere ao aumento da capacidade operacional do Aeroporto;
- situação atual de implementação;
- necessidade de supressão de vegetação;
- necessidade de desapropriação

As informações deverão vir acompanhadas em planta em escala compatível.

Outrossim, solicitamos que qual atividade relacionada à implantação das obras em referência deve ser paralisada até definição deste Departamento sobre a aplicabilidade dos procedimentos de licenciamento ambiental definidas pela Resolução CONAMA 001/86 e Resolução SMA 42/94, a nível estadual.

Sem mais para o momento, aproveitamos para apresentar nossos protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

MARIA TERESA B. DE ALMEIDA PRADO
Diretora do Departamento de Avaliação
de Impacto Ambiental

À
Empresa Brasileira de Infra-Estrutura
Aeroportuária - INFRAERO
Superintendente José Maria de Faria
Av. Washington Luis, s/nº - Congonhas
São Paulo
04695-900

infraero.doc/ACPC/



CF Nº 00578/(SBSP)/97

São Paulo, 15 MAI 97

Folha nº	560	do
Processo	21/01/	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

Ilma. Sra.

MARIA TERESA B. ALMEIDA PRADODiretora do Departamento de Avaliação de
Impacto Ambiental**SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE****COORDENADORIA DE PROTEÇÃO DE RECURSOS AMBIENTAIS**

Rua Tabapuã, 81 - 9º and.

04533-010 - São Paulo - SP

Ref.: Ofício CPRN/DAIA Nº 292/97,
de 07 de maio de 1997

Anexo: Estudo Ambiental "Themag" ✓

Em atenção ao ofício de referência encaminhando a solicitação de informações em relação às obras no Aeroporto de Congonhas, frente à aplicabilidade dos procedimentos de licenciamento ambiental, temos a informar:

A INFRAERO, Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária opera e administra os principais aeroportos brasileiros, observando rigorosamente o atendimento da legislação vigente.

No que se refere especificamente aos aspectos ambientais associados à construção e operação de aeroportos, é importante destacar o compromisso da empresa no cumprimento de todas as etapas legais de licenciamento, bem como a importância dada aos aspectos de gerenciamento dos impactos ambientais associados à sua operação.

Dentro desta filosofia, o planejamento da infraestrutura aeroportuária da rede INFRAERO, vem buscando a associação entre o conforto oferecido aos passageiros e usuários do transporte aéreo e sua integração com a comunidade, ampliando os benefícios e facilidades gerados pelo aeroporto a um número maior de usuários.

Folha nº 561	do 21/01
Processo MAI 97	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068 .	

DATA
11. 1. 20
VISTO

O Aeroporto de Congonhas foi inaugurado em abril de 1936, operando até 1985 vôos internacionais e domésticos. Com a transferência dos vôos internacionais e domésticos para o Aeroporto de Guarulhos, Congonhas passou a ser um Aeroporto primordialmente dedicado a vôos de Ponte Aérea e Aviação Regional, sendo sua localização extremamente valorizada pela possibilidade de realização de vôos do tipo VDC (vôo direto ao centro), cujo potencial de agilização de negócios vem sendo cada vez mais valorizado pelo mercado.

Aeroporto de Congonhas atendeu em 1996 a aproximadamente 5.5 milhões de passageiros, numa média de 15.000 passageiros/dia, registrando uma população flutuante em torno de 25.000 pessoas/dia.

Um dos maiores problemas operacionais vivenciados hoje pelo o Aeroporto de Congonhas, é a limitação no número de vagas de estacionamento de veículos (atualmente da ordem de 1.000 vagas), insuficiente para o atendimento da demanda existente.

Visando garantir o nível de serviço prestado pelo Aeroporto, a INFRAERO contratou um estudo de viabilidade técnico e econômica para construção de um Edifício Garagem que ampliasse a capacidade atual do estacionamento de veículos.

Na oportunidade foi realizado um estudo global do sítio aeroportuário de forma estabelecer uma ordenação harmônica de todas as edificações, espaços livres e do sistema viário de acesso.

O estudo resultou em um Plano de Massa para o Aeroporto, onde está prevista a implantação de dois edifícios garagem com capacidade final de 5100 (cinco mil e cem) vagas, na área hoje ocupada pelos bolsões de estacionamento descobertos. Esta alternativa proporcionará maior conforto ao usuário do aeroporto, bem como disponibilizará um maior numero de vagas para a população.

Para ilustrar nossa consideração, vale a pena notar que hoje, o usuário estaciona seu automóvel num bolsão externo, descoberto, atingindo o

Folha nº 562		DATA 21/01
Processo 21/01		VISTO
Michele Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

CONTINUAÇÃO DA CF Nº00578/(SBSP)/97, DE 15

Aeroporto através de escadas e/ou rampas, frequentemente portando bagagens.

Por outro lado, a "Praça" hoje existente, não oferece condições de acessibilidade ou atrativos para sua utilização como equipamento urbano.

Assim, a intervenção na área, considerou como fundamental a integração espacial das áreas livres no entorno do terminal ao espaço público, recuperando a paisagem e consequentemente a qualidade ambiental.

Na fase atual, após a redefinição do traçado viário provisório de acesso ao aeroporto, sem maiores transtornos ao trânsito local, está sendo implantado o primeiro edifício garagem, sem que tenha havido necessidade de desapropriação, uma vez que as obras estão sendo realizadas dentro da área aeroportuária.

O conceito adotado foi de um Edifício circular, rampeado em forma helicoidal, adaptado a topografia do terreno, que está sendo tratado em sua superfície com uma grande praça, proporcionando um espaço contínuo para uso do habitante local.

Assim, a remodelação das instalações do Aeroporto de Congonhas, para atender satisfatoriamente a uma demanda atual, revaloriza-o não só como terminal de transporte aéreo, mas como equipamento / patrimônio urbano da cidade de São Paulo.

No que se refere à vegetação existente no local, os serviços executivos da obra foram iniciados a partir do cadastramento e da definição de medidas de mitigação e compensações, que deram origem ao Projeto de Condicionamento de Vegetação elaborado pela empresa ECOPLAN - Arquitetura e Planejamento S/C Ltda, com data de emissão inicial do relatório em 15-04-96.

O relatório apresenta o cadastramento físico (DAP-dímetro na altura do peito, porte, e localização codificada) e diagnóstico da vegetação na área total analisada pelo estudo de massa do empreendimento (dois edifícios)

CONTINUAÇÃO DA CF Nº00578/(SBSP)/97, DE 15

Folha nº 563	do 21/01	DATA
Processo		Fls. 2.º
Mário Bosqueiro Filho		VISTO
Reg. 11068		

garagem e um hotel), incluindo a identificação das espécies existentes e as alterações na vegetação, resultantes das obras.

O projeto de condicionamento da vegetação inclui ainda a previsão e a especificação das operações de transplante de indivíduos atingidos, o plantio compensatório e o enriquecimento vegetal de áreas próximas.

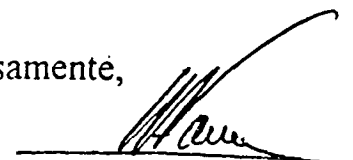
O PROJETO DE CONDICIONAMENTO DE VEGETAÇÃO foi apresentado à Prefeitura Municipal de São Paulo, na Administração Regional de Jabaquara, Processo nº 64-001.392-96*29 em 07-10- 96, e após análise teve autorizada a realização dos serviços através do MEMORANDO DE LICENÇA PARA CORTE E/OU PODA DE ÁRVORES Nº 66/96 e 108/96, publicado no DIÁRIO OFICIAL DO MUNICÍPIO respectivamente em 15/10/96 e 24/01/97.

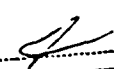
Desde então, os trabalhos tem sido executados com participação e fiscalização de representantes técnicos da Prefeitura do Município de São Paulo, visando ao atendimento das especificações do projeto aprovado e as definições para localização dos plantios compensatórios na região de entorno do Aeroporto, com as espécies vegetais de interesse indicadas pela Prefeitura.

Certos de que os esclarecimentos acima atendem aos questionamentos apresentados, aguardamos manifestação dessa Secretaria no sentido de liberar o desenvolvimento das obras, colocando-nos à disposição de V.Sa para eventuais esclarecimentos que ainda se façam necessários.

Na oportunidade, reiteramos o convite para visita às nossas instalações, ocasião em que poderão ser apresentados todos os estudos desenvolvidos para o empreendimento em questão.

Atenciosamente,

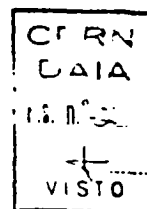

JOSÉ MARIA DE FARIA
Superintendente

RECEBIDO
OPRN, DAIA
15 05 97




SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE
COORDENADORIA DE PROTEÇÃO DE RECURSOS NATURAIS

RUA TABAPUÃ, 81 - 9º ANDAR - CEP 04533-010 - SÃO PAULO - BRASIL - PABX 822-0766



OF.: CPRN/DAIA nº 263/97

São Paulo, 4 de agosto de 1997

Ref.: CF nº 00578/(SBSP)/97 - Obras no Aeroporto de Congonhas

Folha nº 564 do
Processo 2110
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

Prezado Senhor,

Reportando-nos ao Ofício CPRN/DAIA nº 292/97 de 7/05/97, através do qual foram solicitadas informações acerca das obras de ampliação iniciadas no Aeroporto de Congonhas, informamos que para deliberação deste Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental - DAIA- sobre a aplicabilidade dos procedimentos de licenciamento ambiental para as referidas obras, deverão ser atendidos o segundo e o terceiro itens do mencionado ofício, quais sejam:

- justificativa para a realização das obras, principalmente no que se refere ao aumento da capacidade operacional do Aeroporto;
- situação atual de implementação.

Esclarecemos que qualquer alteração na capacidade operacional do Aeroporto deverá ser devidamente apresentada, assim como eventuais obras previstas relacionadas à ampliação de pista.

A situação de implementação das obras em geral deverá ser demonstrada graficamente, em escala adequada, não sendo necessária a apresentação de projeto executivo das mesmas.

Sem mais para o momento, aproveitamos para reiterar nossos protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

MARIA TERESA B. DE ALMEIDA PRADO
Diretora do Departamento de Avaliação
de Impacto Ambiental

Empresa Brasileira de Infraestrutura
Aeroportuária - INFRAERO
Sr. Superintendente José Maria de Faria
Av. Washington Luis, s/nº - Congonhas
São Paulo - Capital CEP 04695-900

DAUL/ME/Congonhas/of1-97



EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA
(VINCULADA AO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA)

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

CF N° 1003 /SBSP/97

São Paulo, 13 AGO 1997



Folha nº	565	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

Ilma. Sra.

MARIA TERESA B. ALMEIDA PRADO

Diretora do Departamento de Avaliação de
Impacto Ambiental

SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE

COORDENADORIA DE PROTEÇÃO DE RECURSOS AMBIENTAIS

Av. Professor Frederico Hermman Júnior, 345 - prédio 12 - 1º andar
05489.900 - SÃO PAULO - SP

Assunto: Edifício Garagem Aeroporto
de Congonhas/São Paulo

Ref.: Ofício CPRN/DAIA N° 463/97

Anexos: 01 volume de Caracterização
Ambiental do Empreendimento
01 volume do projeto de
Condicionamento de vegeta-
ção e respectivas licenças
01 cópia do CET-
CE.SPL.028/96
01 cópia do cronograma pre-
visto de obra

Em atenção ao ofício de referência, encaminhamos in-
formações relativas ao empreendimento em questão, apresentadas no volume anexo e
complementando a CF N° 00578/SBSP/95, enviada a esse departamento em 15/05/97,
que bem justificam as obras.

Cabe salientar que, embora o planejamento apresentado
neste volume abrangeu a área de estacionamento de veículos e terminal de passaei-
ros, no momento a obra que será realizada refere-se somente a um Edifício Garagem
com capacidade de 2.500 vagas, suprimindo assim uma das limitações atuais do Aeropor-
to, que é a insuficiência de vagas (atualmente da ordem de 1.000 vagas) para o aten-
dimento do movimento de passageiros "existente" (atualmente em torno 20.000 passa-
geiros por dia) no Aeroporto.

Como pode ser observado também, o estudo apresenta-
do propõe quatro alternativas de desenvolvimento dentro do sítio Aeroportuário, pois a
idéia foi verificar as possibilidades de implantação sem limitar uma futura ampliação do
terminal de passageiros, bem como estabelecer um desenvolvimento harmônico do
conjunto Terminal de passageiros, Edifício Garagem e Sistema Viário de acesso.

A alternativa selecionada foi "alternativa C" por apresen-
tar uma implantação menos traumática do sítio, possibilitando adequações na infra-
estruturas já instalada, proporcionando maior conforto ao usuário bem como disponibi-
lizando um maior número de vagas para a população que utiliza o Aeroporto.

O conceito adotado de um Edifício circular, rampeado
em forma helicoidal, adaptado à topografia do terreno, considerando níveis em subsolo
e que está sendo tratado em sua superfície com uma grande praça, proporcionando um
espaço contínuo para uso do habitante local.

No que se refere à vegetação existente no local, os ser-
viços executivos da obra foram iniciados a partir do cadastramento e da definição de
medidas de mitigação e compensações, que deram origem Projeto de Condicionamen-
to de Vegetação, elaborado pela empresa ECOPLAN - Arquitetura e Planejamento S/C
-LTDA, com data de emissão inicial do relatório em 15/04/96.

O PROJETO DE CONDICIONAMENTO DE
VEGETAÇÃO foi apresentado à Prefeitura Municipal de São Paulo, na Administração
Regional de Jabaquara, Processo nº 64-001.392-96*29 em 07/10/96, e após análise
teve autorizada a realização dos serviços através do MEMORANDO DE LICENÇA nº
66/96 e 108/96, publicados no DIÁRIO OFICIAL DO MUNICÍPIO respectivamente em
15/10/96 e 24/01/97.

A partir daí, os trabalhos foram executados com acom-
panhamento de técnicos da Prefeitura do Município de São Paulo, visando ao atendi-
mento das especificações do projeto aprovado e as definições para a localização dos
plantios compensatórios na região de em torno do Aeroporto, com espécies vegetais de
interesse indicadas pela Prefeitura.

Logo após o recebimento do Ofício CPRN/DAIA nº
292/97 de 07/05/97, todos os serviços foram paralisados, restando ainda a remoção de
oito árvores que já estão adequadamente condicionadas para o transplante.

Com o objetivo de auxiliar esse departamento, apresentamos
a seguir um breve histórico de como foram conduzidos todos os trabalhos referentes a
implantação do Edifício Garagem.

MEADOS DE 1993 - Reuniões com participantes da Prefeitura (Secretaria
de Vias Públicas) e técnicos da Infraero, buscando alternativas para melhorar as con-
dições de acesso ao Aeroporto e aumento do número de vagas para estacionamento
de veículos, visando: minimizar os conflitos da região quanto ao cruzamento da Av.
Washington Luís retendo o tráfego e existência de várias áreas sendo utilizadas como
estacionamento, resultando em desordem espacial nas vias internas; falta de espaços
verdes contínuos, que possam ser usados pelos pedestres; inexistência de anel exter-
no e interno de acesso ao Terminal de Passageiros.

DEZEMBRO 1993 - Infraero contratou a THEMAG Engenharia para desenvolver estudo de viabilidade técnico-econômica de um Edifício Garagem, que pelo menos triplicasse a capacidade do atual estacionamento.

ABRIL 1995 - Foi apresentado o estudo realizado pela THEMAG ao Prefeito de São Paulo, que solicitou que fosse apresentado ao Secretário de Vias Públicas para verificação das interferências com as vias do entorno do Aeroporto.

MAIO 1995 - Foi encaminhado o projeto a Secretaria de Vias Públicas com alternativas de acesso ao Aeroporto, onde foi analisado e propostas adequações, que foram atendidas.

OUTUBRO 1995 - Infraero realizou Concorrência Pública para concessão de uso de área Aeroportuária, com execução de benfeitorias (edifício garagem) incorporáveis ao patrimônio da União.

MAIO 1996 - Realizada reuniões com técnicos da Secretaria de Vias Públicas e CET com o objetivo de adequar o projeto da via de acesso ao Aeroporto com interferências locais. Como conclusão das reuniões, resultou o projeto de uma via subterrânea (CE.SPL.028/96 - anexa) que foi detalhada e enviada a Secretaria de Vias Públicas (Ofício nº 1268/SB(SBSP)/96 de 19/09/96. Conforme acordado com o Prefeito Municipal a construção desta via ficará a cargo do Município pois a mesma abrange áreas fora do limite Aeroportuário.

JANEIRO 1997 - Apresentação do projeto executivo do Edifício Garagem pela empresa vencedora da referida licitação, denominada Consórcio Estacionamento Congonhas S.A., formada pelas empresas Construções e Comércio Camargo Corrêa S.A. e Socicam Terminais Rodoviários Representações Ltda.

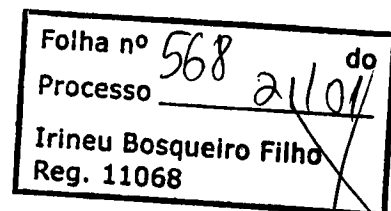
MARÇO 1997 - A Infraero, por sua vez, exercendo a delegação que lhe foi outorgada pela UNIÃO, conforme a sua lei de criação e as atribuições que lhe deu o Ministério da Aeronáutica, de jurisdição técnica, administrativa e operacional do Aeroporto, nos termos da Portaria Ministerial nº 534/GM5, de 25 de maio de 1977, aprovou os projetos apresentados, viabilizando o início das obras previstas e de acordo com o cronograma anexo.

JUNHO 1997 - Envio à Secretaria de Habitação do Projeto de Arquitetura do Edifício Garagem e preenchimento do formulário geral para coleta de dados de polo gerador de tráfego solicitado pela Secretaria Municipal de Transporte.



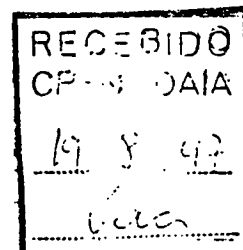
Certos de que os esclarecimentos acima atendem aos questionamentos apresentados, aguardamos manifestação dessa Secretaria no sentido de liberar o desenvolvimento das obras, colocando-nos à disposição de V.Sa. para eventuais esclarecimentos que ainda se façam necessários.

Na oportunidade, reiteramos o convite para visita às nossas instalações, ocasião em que poderão ser apresentados todos os estudos desenvolvidos para o empreendimento em questão.



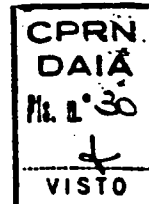
Atenciosamente,


JOSÉ MARIA MARTINS
Superintendente





SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE
COORDENADORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL E DE PROTEÇÃO DE RECURSOS NATURAIS
RUA TABAPUÃ, 81 - 9º ANDAR - CEP 04533-010 - SÃO PAULO - BRASIL - PABX 828-3600



OF.: CPRN/DAIA nº 516/97

São Paulo, 29 de agosto de 1997

Ref.: Aeroporto de Congonhas - Construção de Edifício Garagem

Folha nº 569	do
Processo	21801
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

Prezado Senhor,

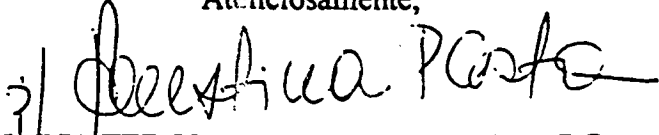
Após esclarecimentos apresentados pela Infraero em 15/05/97 e em 19/08/97, sobre as obras de ampliação pretendidas para o Aeroporto de Congonhas, os quais haviam sido solicitados por este Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental em 07/05/97, temos a informar que a obra pretendida, ou seja, a construção de um Edifício Garagem com capacidade para 2500 automóveis, o qual suprirá parcialmente a demanda existente, não é passível de licenciamento ambiental prévio, nos termos da Resolução CONAMA nº 001/86 e da Resolução SMA nº 42/94.

Cabe esclarecer que este posicionamento refere-se apenas à obra do estacionamento, e que para qualquer outra intervenção pretendida deverá ser feita nova consulta a este Departamento.

Ressalta-se ainda que o presente ofício não implica em manifestação deste DAIA quanto a viabilidade ambiental do empreendimento, nem o exime das demais licenças cabíveis ao caso.

Sem mais para o momento, aproveitamos para reiterar nossos protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,


MARIA TERESA B. DE ALMEIDA PRADO
Diretora do Departamento de Avaliação
de Impacto Ambiental

Ilmo. Sr.
Dr José Maria de Faria
Superintendente da INFRAERO
Av Washington Luis s/nt
S. P.-Capital CEP 04695 900



Folha nº 570	do
Processo 211/91	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

INFORMAÇÃO TÉCNICA CPRN/DAIA N.º 210/98

INTERESSADO : C.J. - via CPRN

EMPREENDEMENTO: Obras do estacionamento do Aeroporto de Congonhas

MUNICÍPIO : São Paulo

Em atendimento à solicitação da C.J., através da CPRN, vimos prestar as informações que se seguem, quanto à análise no âmbito deste Departamento, das obras realizadas no Aeroporto de Congonhas, S.P. :

- Em 22 de abril de 1997 foi recebido pelo Sr. Secretário de Meio Ambiente, ofício do Movimento Defesa São Paulo, solicitando o *"embargo das obras de ampliação do Aeroporto de Congonhas em razão da falta de Estudo de Impacto Ambiental, bem como da falta de Relatório de Vizinhança"*.
- Em 23 de abril de 1997, o Sr. Assessor Supervisor do Gabinete da SMA, despachou o documento à CPRN, com o seguinte encaminhamento proposto: oficiar a INFRAERO para solicitar esclarecimentos quanto às obras previstas. Caso houvesse a intenção de ampliação das condições operacionais do Aeroporto, deveria se proceder o licenciamento ambiental através de RAP e/ou EIA. Caso contrário, caberia à Prefeitura municipal conduzir tal processo.
- Em 7 de maio de 1997, a Assessoria Executiva do DAIA despacha, concordando com o encaminhamento proposto pelo Gabinete/SMA, enviando na mesma data, ofício à INFRAERO (Of. CPRN/DAIA 292/97), solicitando esclarecimentos sobre as obras pretendidas e pedindo a paralisação imediata de qualquer intervenção até a definição por parte do DAIA quanto à aplicabilidade dos procedimentos de licenciamento ambiental, no nível estadual.
- Em 13 de maio de 1997, o DAIA encaminha ao Sr. Conselheiro Roberto Saruê, cópia da correspondência acima referida.
- Em 15 de maio de 1997, a INFRAERO encaminha ao DAIA ofício com algumas informações acerca das obras no Aeroporto de Congonhas, descrevendo principalmente a necessidade da implantação do Edifício Garagem para atendimento à demanda reprimida existente atualmente no Aeroporto.
- Em 04 de agosto de 1997, o DAIA encaminha à INFRAERO, ofício (OF CPRN/DAIA 463/97), reiterando a necessidade de apresentação de informações claras sobre a justificativa para a realização das obras, principalmente quanto ao aumento da capacidade operacional do Aeroporto, assim como eventuais projetos de ampliação de pista.
- Em 19 de agosto de 1997, a INFRAERO envia ao DAIA ofício acompanhado de relatórios técnicos, afirmando que a obra a ser realizada *"refere-se somente a um Edifício Garagem com capacidade de 2500 vagas, suprimindo assim uma das limitações atuais do Aeroporto, que é a insuficiência de vagas (atualmente da ordem de 1000 vagas) para o atendimento do movimento de passageiros "existente" (atualmente em torno de 20000 passageiros por dia) no Aeroporto"*.



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
COORDENADORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL E DE PROTEÇÃO DE RECURSOS NATURAIS

Folha nº 571 do 21/01
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

CPH
DAIA
VIST

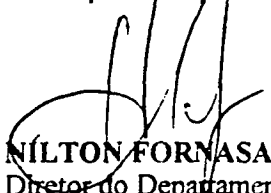
- Em 29 de agosto de 1997, após esclarecimentos apresentados pelo interessado e com base na orientação definida pelo Gabinete da SMA, o DAIA oficia a INFRAERO, esclarecendo que as obras de implantação de Edifício Garagem para atendimento da demanda existente no Aeroporto de Congonhas não se caracterizam como passíveis de licenciamento ambiental prévio nos termos da Resolução CONAMA nº 001/86 e da Res. SMA nº 42/94. O ofício ressalta que o posicionamento refere-se apenas à obra do estacionamento sendo necessária nova consulta ao DAIA para qualquer outra obra pretendida. Informa também que a manifestação do DAIA não atesta a viabilidade ambiental do empreendimento e nem o exime das demais licenças cabíveis ao caso.
- Cumpre esclarecer que as obras aeroportuárias, quer sejam ampliações ou novas instalações, que venham repercutir em aumento de capacidade operacional de aeroportos existentes, as quais possam extrapolar os impactos ambientais locais, além dos novos aeroportos e aeródromos, são objeto de licenciamento ambiental por parte deste DAIA. Neste sentido, ressalte-se que a INFRAERO foi devidamente comunicada sobre a necessidade de consulta ao DAIA para qualquer outra intervenção que seja pretendida no Aeroporto de Congonhas.

São Paulo, 29 de outubro de 1998.


MARTA EMERICH
Diretora de Avaliação de Projetos
Urbanísticos e Lazer

De acordo:

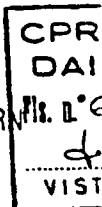

RICARDO LUIS SILVA CURCIO
Assistente Executivo do Departamento de
Avaliação de Impacto Ambiental - DAIA


NÍLTON FORNASARI FILHO
Diretor do Departamento de Avaliação
de Impacto Ambiental - DAIA.

dau/congonhas/it1-98



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
COORDENADORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL E DE PROTEÇÃO DE RECURSOS NATURAIS - CPRN



Folha nº 572 do 21/01
Processo _____
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

PROCESSO : SMA nº 13537/97

INTERESSADO: C.J. - via CPRN

ASSUNTO: Obras do estacionamento do Aeroporto de Congonhas

MUNICÍPIO: São Paulo

1. Visto.
2. Encaminhe-se a Informação Técnica CPRN/DAIA nº 20 /98 e o Processo SMA nº 13537/97 à C.J, via CPRN, a pedido.
3. DAIA, 03 de novembro de 1998.

NILTON FORNASARI FILHO
Diretor do Departamento de Avaliação
de Impacto Ambiental - DAIA.



GABINETE DO SECRETÁRIO

Processo SMA nº 13.537/97
Interessado: INFRAERO
Assunto: Aeroporto de
Congonhas

PARECER C.J. 704/98

MEIO AMBIENTE. LICENCIAMENTO. COMPETÊNCIA. É de competência dos municípios o licenciamento de atividades e empreendimentos cujos impactos ambientais diretos sejam locais, consoante o disposto no art. 23, VI e VII da Constituição Federal, c/c o art. 10 da Lei federal nº 6.938/81, e com o art. 6º da Resolução nº 237/97 do CONAMA.

MEIO AMBIENTE. LICENCIAMENTO. EXIGIBILIDADE. Como regra, os critérios para se exigir o licenciamento ambiental se fundam no porte e na potencialidade de degradação ambiental que a atividade ou empreendimento possa ocasionar em função de seu tipo. Assim, por exemplo, o Código Florestal, o Decreto federal nº 750/93, as Resoluções nº 1/86 e 237/97 do CONAMA, fixam quais as atividades e empreendimentos sujeitos a licenciamento. Nestas normas federais não consta, especificamente, a necessidade de licenciamento ambiental para empreendimento destinado a "estacionamento de veículos". Não obstante, a necessidade do licenciamento pode advir de duas hipóteses: a) norma municipal fixando a exigência; e b) em função da situação fática, o empreendimento ocasionar degradação sujeita a licenciamento em função daquelas normas federais.

1. Tratam os autos de verificar a necessidade de licenciamento ambiental para a construção de edifício destinado a estacionamento para



GABINETE DO SECRETÁRIO

veículos, em local ocupado por uma praça, contígua ou inserida dentro da área do Aeroporto de Congonhas, em São Paulo.

2. Com o fim de obstar a consecução do empreendimento, que desafiaria regras jurídicas, o "Movimento Defesa São Paulo" ingressou com ação cautelar judicial em face da "Prefeitura do Município de São Paulo".

Ato contínuo, ainda em abril de 1.997, solicitou da Pasta do Meio Ambiente o "embargo das obras de ampliação do Aeroporto de Congonhas, em razão da falta de estudo de impacto ambiental, bem como da falta de relatório de impacto ambiental, e também da falta de relatório de vizinhança" (sic) - fls. 2/16.

3. Diante dos termos desse requerimento, o Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental da Pasta solicitou informações à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, responsável pela administração do Aeroporto de Congonhas - 18 e 25.

Esclarecido que não se trata de ampliação do Aeroporto, mas sim da construção de edifício garagem para os veículos dos usuários - fls. 19/24 e 26/29, o mesmo Departamento comunicou à INFRAERO que tal obra não é passível de licenciamento ambiental prévio junto à Secretaria de Estado do Meio Ambiente, consoante o ofício CPRN/DAIA nº 516, de 29 de agosto de 1.997 - fls. 30.

4. Tendo em vista a propositura da correspondente ação principal em relação à



GABINETE DO SECRETÁRIO

mencionada cautelar, foi a Fazenda do Estado intimada a manifestar seu interesse no feito - fls. 36.

Em função disso, a d. Procuradoria Judicial, da Procuradoria Geral do Estado, veio a solicitar informações relacionadas à necessidade de licenciamento ambiental para o empreendimento em questão, conforme o Ofício nº 8.854, do processo PJ nº 3.352/98 - fls. 32/65.

5. Encaminhado o assunto à área técnica, o mesmo Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental reafirma que essas obras "não se caracterizam como passíveis de licenciamento ambiental prévio nos termos da Resolução CONAMA nº 001/86 e da Res. SMA nº 42/94" - fls. 66/68.

6. Retornando os autos a esta Consultoria Jurídica e afim de oferecer subsídio à resposta a ser dada ao Juízo, cumpre dizer inicialmente que é de competência dos municípios o licenciamento de atividades e empreendimentos cujos impactos ambientais diretos sejam locais (art. 6º da Resolução nº 237, de 19 de dezembro de 1.997, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA).

Impactos ambientais locais são aqueles cujos efeitos diretos não extrapolam ou não se sentem para além dos limites territoriais de um único município (a contrário senso do disposto no art. 5º, III, da mesma Resolução nº 237/07).

Assim, por exemplo, a construção de túneis sob o Rio Pinheiros ou sob o Parque do Ibirapuera, acarretam impactos ambientais meramente locais, seja quanto às obras propriamente ditas, como em relação aos efeitos destas no trânsito.



PARECER C.J. 704/98

GABINETE DO SECRETÁRIO

Ao contrário, não se considera como de impacto ambiental meramente local a construção de um grande terminal intermodal de cargas, porque será um efeito direto seu o aumento do trânsito nas rodovias, muito embora as obras propriamente ditas possam vir a afetar apenas o entorno.

Desta feita, como à evidência que a construção de edifícios para garagem de automóveis gera impacto ambiental meramente local, eventual licenciamento ambiental somente pode ser exigido e levado a efeito pelo município, ex vi do disposto no art. 23, VI e VII da Constituição Federal, c/c o art. 10 da Lei federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1.981, e com o art. 6º da Resolução nº 237, de 19 de dezembro de 1.997, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

7. Fixada a incompetência do Estado para o caso em foco, cumpre dizer que, como regra, os critérios para se exigir o licenciamento ambiental se fundam no porte e na potencialidade de degradação ambiental que a atividade ou empreendimento possa ocasionar em função de seu tipo.

Neste sentido o Código Florestal, o Decreto federal nº 750/93, a Resolução nº 1, de 23 de janeiro de 1.986 e a Resolução nº 237/97, ambas do CONAMA, fixam quais as atividades e empreendimentos sujeitos a licenciamento ambiental.

Como se pode verificar, nessas normas federais não consta, especificamente, a necessidade de licenciamento ambiental para empreendimento destinado a "estacionamento de veículos".

Vale dizer, essas regras federais não consideram, a priori, que tal tipo de



PARECER C.J. 704/98

GABINETE DO SECRETÁRIO

empreendimento ocasione impacto ambiental que mereça ser objeto de licenciamento.

Assim como não consideram, também a priori, ser necessário o licenciamento ambiental de centros de compras (shopping center) ou de conjuntos de grandes edifícios, que no mais das vezes têm volume tráfego de pessoas e carros em muito superior ao do edifício garagem de que se cogita.

Como exemplo de empreendimentos de tal porte superior pode-se citar o Shopping Center Iguatemi e o Edifício Conjunto Nacional, em São Paulo.

Não obstante assim seja, a necessidade do licenciamento para o caso pode advir de duas hipóteses: a) norma municipal fixando a exigência; e b) em função da situação fática, o empreendimento ocasionar degradação sujeita a licenciamento em função daquelas normas federais.

Isto é, para a primeira hipótese, muito embora as normas federais não fixem o empreendimento como sujeito a licenciamento ambiental, nada impede que o Município de São Paulo, no exercício de sua competência, eleja a necessidade, com fundamento no art. 30, II, da Constituição Federal, c/c o art. 10 da Lei federal nº 6.938/81.

No caso da segunda hipótese, não obstante o empreendimento em si mesmo não ser objeto de licenciamento, pode advir da situação fática tal necessidade.

Assim, se para a sua consecução tiver que ser suprimida vegetação considerada como de Mata Atlântica, na definição empregada pelo art.



SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE

Folha nº 578	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

PARECER C.J. 704/98

GABINETE DO SECRETÁRIO

3º do Decreto federal nº 750, de 10 de fevereiro de 1.993, surge o fato gerador da obrigação de licenciamento ambiental.

Entretanto, ainda que ocorram quaisquer dessas duas hipóteses, a competência para efetuar o licenciamento é do Município, dado que os impactos decorrentes são meramente locais.

8. Nada mais havendo, encaminhe-se cópia da informação de fls. 66/67 e deste parecer à d. Procuradoria Judicial, retornando os autos à Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção de Recursos Naturais, por meio da Chefia de Gabinete.

Consultoria Jurídica, 5 de novembro de 1.998

Eduardo de Carvalho Lages
Procurador do Estado
Chefe da Consultoria Jurídica



Folha nº	579	do
Processo	211/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

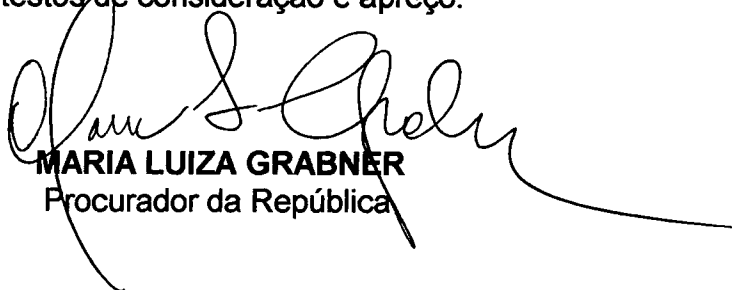
MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Ofício nº 10.577/2001/MPF/PR/SP/1º Ofício/SOTC

São Paulo, 13 de setembro de 2.001.

Excelentíssimo Senhor:

Cumprimentando-o, e conforme entendimentos mantidos com Vossa Excelência, encaminho para exame os documentos extraídos do Expediente 1.34.001.002975/2001-18, que trata da ampliação do Aeroporto de Congonhas.

Sem mais para o momento, aproveito para apresentar a Vossa Senhoria protestos de consideração e apreço.


MARIA LUIZA GRABNER
Procurador da República

Excelentíssimo Senhor
PAULO FRANGI
Vereador do Município de São Paulo
Câmara Municipal



Folha nº 580 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

Câmara Municipal de São Paulo

COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR OS GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS À SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS

São Paulo, aos 20 de Setembro de 2001.

Ofício nº 48 / 01

Ilmo.Sr.Administrador

Na qualidade de Presidente da **COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR OS GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS À SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS**, tenho a honra e o imenso prazer em convidar Vossa Senhoria para colaborar com os trabalhos da Comissão acima, participando da Reunião de Ordinária que se realizará no dia 25 de Setembro p.f., às 9:00 horas na Sala Tiradentes, 8º andar, da Câmara Municipal de São Paulo.

Contando com sua valiosa presença e participação, envio-lhe minhas expressões de elevada estima e consideração.


DR. FARHAT
- Vereador -

Recb
21/09/01
Maria do Carmo R.C. Oliveira
R.F. 502.313.000
ARJSA/SAB

**ILMO.ADMINISTRADOR DA REGIONAL DE SANTO AMARO
SR.NERILTON ANTÔNIO DO AMARAL
PÇA FLORIANO PEIXOTO, 54**

APMCMSP

Prot. nº. 2278

Data 20 Set 2001

Horário 16:20hs

CA

*Palácio Archteta *Vaduto Jacareí, nº 100 * 5º andar * sala 606 * Centro São Paulo - SP*



Folha nº 581 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

Câmara Municipal de São Paulo

COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR OS GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS À SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS

São Paulo, aos 20 de Setembro de 2001.

Ofício nº 49 / 01

Ilmo. Sr. Administrador

Na qualidade de Presidente da **COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR OS GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS À SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS**, tenho a honra e o imenso prazer em convidar Vossa Senhoria para colaborar com os trabalhos da Comissão acima, participando da Reunião de Ordinária que se realizará no dia 25 de Setembro p.f., às 9:00 horas na Sala Tiradentes, 8º andar, da Câmara Municipal de São Paulo.

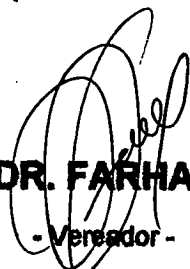
Contando com sua valiosa presença e participação, envio-lhe minhas expressões de elevada estima e consideração.

APMCMSP

Prot. nº. 2276

Data 20 Set 2001

Horário 16:20hs


DR. FARHAT

- Vereador -

JA - AUT

21/09/01

12.36.650


Marisa A. Silva
Sub. Utd. P. Aut.
AR/JA

**ILMO. ADMINISTRADOR DA REGIONAL DE JABAQUARA
SR. ODILON GUEDES PINTO JR.
AV. ENGENHEIRO ARMANDO DE ARRUDA PEREIRA, 2979**

*Palácio Anchieta * Viduto Jacaré, nº 100 * 5º andar * sala 606 * Centro São Paulo - SP*



Câmara Municipal de São Paulo

COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR OS GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS À SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS

São Paulo, aos 20 de Setembro de 2001.

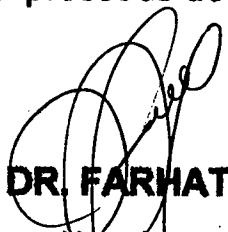
Ofício nº 50 / 01

Ilmo. Sr. Secretário

Na qualidade de Presidente da **COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR OS GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS À SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS**, tenho a honra e o imenso prazer em convidar Vossa Senhoria para colaborar com os trabalhos da Comissão acima, participando da Reunião de Ordinária que se realizará no dia 25 de Setembro p.f., às 9:00 horas na Sala Tiradentes, 8º andar, da Câmara Municipal de São Paulo.

Contando com sua valiosa presença e participação, envio-lhe minhas expressões de elevada estima e consideração.

APMCMSP
Prot. nº. 2275
Data 20 set 2001
Horário 16:20hs


DR. FARHAT
- Vereador -

ILMO. SECRETÁRIO MUNICIPAL DE HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO
SR. LUIZ PAULO TEIXEIRA FERREIRA
R. SÃO BENTO, 405

SEHAB. G
* 21 SET 2001 *
M. R.
14.10.000-2
MARIA DE LURDES DUARTE SILVA
Aux. Técnico Adm.
SEHAB 0

*Palácio Archieta * Vidato Jacaré, nº 100 * 5º andar * sala 606 * Centro São Paulo - SP*



Câmara Municipal de São Paulo

Processo nº	583	do
21/01		
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR OS GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS À SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS

São Paulo, aos 20 de Setembro de 2001.

Ofício nº 51 / 01

Ilmo. Sr. Secretário

Na qualidade de Presidente da **COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR OS GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS À SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS**, tenho a honra e o imenso prazer em convidar Vossa Senhoria para colaborar com os trabalhos da Comissão acima, participando da Reunião de Ordinária que se realizará no dia 25 de Setembro p.f., às 9:00 horas na Sala Tiradentes, 8º andar, da Câmara Municipal de São Paulo.

Contando com sua valiosa presença e participação, envio-lhe minhas expressões de elevada estima e consideração.

APMCMSP
Prot. nº. 2371
Data 20 Set 2001
Horário 16:20hs

DR. FARHAT

- Vereador -

SEPLA - PROTO 210
21/09/01
13.02.01
5

**ILMO. SECRETÁRIO MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO
SR. JORGE WILHEIN
AV. JOAQUIM EUGÊNIO DE LIMA, 447**

CA

*Palácio Anchieta * Viaduto Jacareí, nº 100 * 5º andar * sala 506 * Centro São Paulo - SP*



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 584 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR OS GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS À SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS

São Paulo, aos 20 de Setembro de 2001.

Ofício nº 52 / 01

Ilma. Sra. Secretária

Na qualidade de Presidente da **COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR OS GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS À SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS**, tenho a honra e o imenso prazer em convidar Vossa Senhoria para colaborar com os trabalhos da Comissão acima, participando da Reunião de Ordinária que se realizará no dia 25 de Setembro p.f., às 9:00 horas na Sala Tiradentes, 8º andar, da Câmara Municipal de São Paulo.

Contando com sua valiosa presença e participação, envio-lhe minhas expressões de elevada estima e consideração.

APMCMSP

Prot. nº. 2277

Data 20 Set 2001

Horário 16:20hs

DR. FARHAT

- Vereador -

Grça Aparecida Broetto
Chefe de Seção II
SGA.35 - SMMA

**ILMA. SECRETÁRIA MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE
SRA. STELA GOLDENSTEIN
RUA PARAÍSO, 387**



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 585 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

**COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR OS GRAVES PROBLEMAS
RELACIONADOS À SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE
CONGONHAS**

São Paulo, aos 20 de Setembro de 2001.

Ofício nº 53 / 01

Ilmo. Sr. Comandante

Na qualidade de Presidente da **COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR OS GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS À SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS**, tenho a honra e o imenso prazer em convidar Vossa Senhoria para colaborar com os trabalhos da Comissão acima, participando da Reunião de Ordinária que se realizará no dia 28 de Setembro p.f., às 10:00 horas na Sala Tiradentes, 8º andar, da Câmara Municipal de São Paulo.

Contando com sua valiosa presença e participação, envio-lhe minhas expressões de elevada estima e consideração.

APMCMSP

Prot. nº. 2279

Data 20 Set 2001

Horário 16:20hs

DR. FARHAT

- Vereador -

**ILMO. COMANDANTE
SR. CARLOS CAMACHO**

AV. WASHINGTON LUIZ, 6979 Nº 6817 - 1º ANDAR

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS
Recebemos em São Paulo, 21/09/01
Hera
Ble

*Palácio Archista * Viaduto Jacaré, nº 100 * 5º andar * sala 606 * Centro São Paulo - SP*



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 586 21/01 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS (PROCESSO RPP Nº 0021-2001)

São Paulo, 21 de setembro de 2001.

Ofício CTEAC nº 054/2001

Senhor Presidente,

Na qualidade de Presidente da Comissão Temporária de Estudos para analisar graves problemas relacionados ao tráfego aéreo no Aeroporto de Congonhas, tenho a honra e o imenso prazer em convidar V.S^a para colaborar com os trabalhos da Comissão acima, participando da Reunião Ordinária que se realizará no dia 25 de setembro p.f., às 9 horas, na Sala Tiradentes, 8º andar desta Edilidade.

Contando com sua valiosa presença e participação, envio-lhe minhas expressões de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

APMCMSP
Prot. nº. 2380
Data 21/09/01
Horário 13:45


VEREADOR DR. FARHAT
Presidente



A Sua Senhoria o Senhor Doutor Carlos Alberto Tavares Carmona,
Mui Digno Presidente da SPTRANS

R. TRIZAS DO MAIO - 1376



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 587 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 0068

COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS (PROCESSO RPP Nº 0021-2001)

São Paulo, 21 de setembro de 2001.

Ofício CTEAC nº 055/2001

Senhor Presidente,

Na qualidade de Presidente da Comissão Temporária de Estudos para analisar graves problemas relacionados ao tráfego aéreo no Aeroporto de Congonhas, tenho a honra e o imenso prazer em convidar V.S^a para colaborar com os trabalhos da Comissão acima, participando da Reunião Ordinária que se realizará no dia 25 de setembro p.f., às 9 horas, na Sala Tiradentes, 8º andar desta Edilidade.

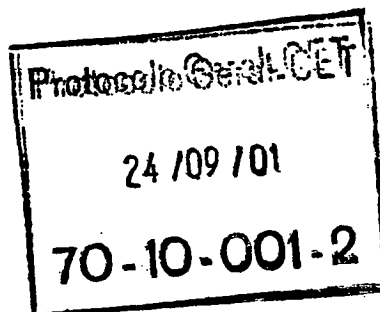
Contando com sua valiosa presença e participação, envio-lhe minhas expressões de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

APMCMSP
Prot. nº. 2381
Data 21/09/01
Horário 12h5

VEREADOR DR. FARHAT
Presidente

A Sua Senhoria o Senhor Doutor Francisco Macena da Silva,
Mui Digno Presidente da CET
Av. Nações Unidas, 7163
05477-000





Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 588 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11088

COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS (PROCESSO RPP Nº 0021-2001)

São Paulo, 21 de setembro de 2001.

Ofício CTEAC nº 056/2001

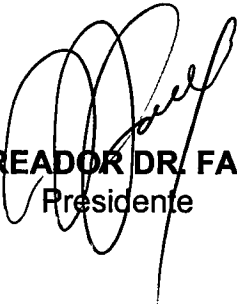
Senhor Presidente,

Na qualidade de Presidente da Comissão Temporária de Estudos para analisar graves problemas relacionados ao tráfego aéreo no Aeroporto de Congonhas, tenho a honra e o imenso prazer em convidar V.S^a para colaborar com os trabalhos da Comissão acima, participando da Reunião Ordinária que se realizará no dia 25 de setembro p.f., às 9 horas, na Sala Tiradentes, 8º andar desta Edilidade.

Contando com sua valiosa presença e participação, envio-lhe minhas expressões de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

APMCMSP
Prot. nº. 2382
Data 21/09/01
Horário 13:45


VEREADOR DR. FARHAT
Presidente

	METRÔ
PROTOCOLO GERAL	
24 SET 2001	
	
RECEBIDO HOJE	

A Sua Senhoria o Senhor Doutor Caetano Jannini Netto,
Mui Digno Presidente da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

AV. PAULISTA 402
3281-6059



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 589 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
1º de 1º

COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS (PROCESSO RPP Nº 0021-2001)

ATA DA 8ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS (PROCESSO RPP Nº 0021-2001)

Aos vinte e cinco dias do mês de setembro do corrente ano, às 9 h 35 min, na Sala Tiradentes, 8º andar desta Edilidade, reuniu-se a Comissão Temporária de Estudos para analisar graves problemas relacionados ao tráfego aéreo no Aeroporto de Congonhas. O Sr. Presidente anunciou autoridades e convidados presentes, expôs brevemente sobre assuntos atinentes ao objeto desta Comissão tendo, em seguida, passado a palavra ao Sr. Jorge Wilhelm, Secretário Municipal de Planejamento Urbano, que realizou exposição sobre tópicos relacionados ao tema desta Comissão. Foi seguido pelo Sr. Ricardo Flores, Consultor, pela Sra. Regina Souza Barros, representante da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, pelo Sr. Odilon Guedes, Administrador Regional de Jabaquara e pelo Sr. Carlos Alberto Camargo, representante da Praia Grande Construtora, responsável pela construção do Hotel Íbis. Ao longo das exposições, houve questionamentos e debates com colaboração dos presentes. A íntegra da reunião consta da transcrição da gravação que é o teor da presente ata, como determinado pela Presidência. Eu, Irineu Bosqueiro Filho, Secretário, lavrei o presente termo que vai assinado por todos os membros presentes e por mim.

Dr. Farhat, Presidente

Paulo Frange, Relator

Irineu Bosqueiro Filho, Secretário

Folha nº	590	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS – TRÁFEGO AÉREO

MEMBROS: FARHAT – PRESIDENTE
PAULO FRANGE
DEVANIR RIBEIRO
ROBERTO TRIPOLI
JOÃO ANTÔNIO
ANA MARTINS

ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA REALIZADA NA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO EM 25 DE SETEMBRO DE 2001.

SOLICITANTE: VEREADOR FARHAT

SECRETÁRIOS:

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	591	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 2	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01		SEM REVISÃO

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Bom dia a todos.

Estamos dando início a mais uma reunião de estudos que foi instituída por esta Casa para analisarmos os problemas que envolvem o aeroporto de Congonhas. Esta sessão está sendo transmitida pela TV Câmara então se faz necessário um preâmbulo antes de nós passarmos a anunciar os nosso convidados e eu gostaria de dizer primeiramente que essa comissão é constituída por mim e tem como relator o Vereador Paulo Frange e por outros vereadores que daqui a pouco estarão presentes porque existem outras comissões na Casa e eles na verdade estão fazendo parte de comissões também.

Eu queria, como preâmbulo, dizer que após o acidente verificado nas cercanias do aeroporto de Congonhas no dia 05 de junho, com o avião Navajo, acho que os telespectadores e todos aqui se recordam disso, voltou a tona a discussão sobre os problemas do aeroporto de Congonhas.

Então nós propusemos a constituição dessa comissão nesta Casa, que foi aprovada por unanimidade instalada, nós já tivemos várias reuniões aqui onde ouvimos diversos seguimentos, ouvimos primeiramente os representantes dos moradores da região de Campo Belo, de Santo Amaro, de Moema, os representantes do Movimento Defesa São Paulo, que colocaram aqui suas posições, suas preocupações, ouvimos também posteriormente as pessoas responsáveis pelo departamento de aeronáutica civil, pela Infraero que é a empresa que administra o aeroporto de Congonhas, ouvimos posteriormente também os representantes dos sindicatos dos aeroviários e dos aeroportuários, bem como representantes da sociedade civil.

Nós temos, posso até dizer que essa comissão já obteve algumas vitórias, na sua própria instalação, evidentemente que ainda não chegou a sua conclusão, o Vereador Paulo Frange, como relator dessa comissão, tem acompanhado todos os debates aqui sempre com suas intervenções inteligentes e oportunas e deverá evidentemente elaborar um relatório que será

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	592	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 3	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 25/09/01	SEM REVISÃO

levado aos órgãos competentes para ver se conseguimos que sejam cumpridas as normas propostas por esse relatório,

Mas, como eu estava dizendo, acho que essa comissão já obteve algumas vitórias mesmo antes de concluir esse trabalho. Eu tenho aqui o jornal “O Estado de S. Paulo” do dia 07 de setembro de 2001 cuja manchete que estou mostrando para os telespectadores diz o seguinte: “DAC reduz o tráfego aéreo em Congonhas”.

Essa é uma manchete recente, ou seja, o DAC já entendeu que o tráfego aéreo no aeroporto de Congonhas está no seu limite. Eu acho também que a segurança das operações do aeroporto de Congonhas está no seu limite e o DAC por sua própria conta, depois de debater as nossas questões juntamente com a comissão, já está propondo a diminuição do tráfego aéreo no aeroporto de Congonhas.

Evidentemente que nós aqui da comissão temos outras propostas e essas propostas estão sendo colocadas assim como a transferência de vôos desses aviões menores chamados jatinhos que colaboram para o congestionamento do tráfego aéreo. Estamos propondo que esses jatinhos sejam divididos pelos diversos aeroportos do Estado de São Paulo porque hoje os seus vôos e decolagens estão praticamente concentrados no aeroporto de Congonhas e como o aeroporto de Congonhas, embora tenha duas pistas, elas não podem ser usadas concomitantemente, ou seja, somente uma pista pode ser usada de cada vez.

Então esse acúmulo de pousos e decolagens dos jatinhos também ocasionam esse congestionamento de tráfego aéreo. Essa divisão desses jatinhos pelos diversos aeroportos que temos na Capital também vai colaborar para a diminuição do tráfego aéreo.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	593	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 4	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 25/09/01	SEM REVISÃO

Evidentemente que temos o problema dos helicópteros também, a nossa frota de helicópteros é uma das maiores do mundo e esse problema dos helicópteros também está sendo questionado aqui na nossa comissão.

Como vocês sabem e já foi dito aqui na apresentação, o aeroporto de Congonhas promove cerca de 680 pousos e decolagens por dia, o que dá mais ou menos um pouso ou decolagem a cada minuto. Só por esse dado nós podemos avaliar a intensidade de utilização desse aeroporto.

Evidentemente que a nossa comissão, pelo menos da minha parte e do Vereador Paulo Frange com quem conversamos diariamente, não temos a intenção e nem vamos propor a desativação desse aeroporto porque sabemos a importância desse aeroporto no contexto não só do Estado como também no contexto nacional, porém nós temos que colocar algumas restrições e é por isso que foi instalada essa comissão e ela está realmente discutindo essas propostas para restrição para utilização desse aeroporto.

Então eu gostaria de antes de passar a palavra para o Secretário Jorge Wil Heim que nós agradecemos a sua presença, aliás, eu pertencço a outras comissões nesta Casa e todas as vezes que o Secretário Jorge Wil Heim, a sua secretaria é convidada, ele prontamente atende o convite desta Casa e está permanentemente aqui nesta Casa discutindo os problemas relativos a sua área.

Então antes de passar a palavra ao Secretário Jorge Wil Heim que vai fazer uma exposição das providências e das responsabilidades que a sua pasta tem em relação ao aeroporto de Congonhas, eu queria anunciar também a presença nesta reunião das seguintes pessoas, da Sra. Regina Bastos, da Secretaria do Meio Ambiente, que posteriormente também usará a palavra, do Sr. Eduardo Quirino dos Santos, que é da Secretaria do Planejamento da Prefeitura de

4

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	594	do
Processo	211/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 5	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 25/09/01	SEM REVISÃO

São Paulo, do Sr. Horácio Hirsth, que pertence ao Metrô de São Paulo, do Sr. Valter Cadori, Major da SRPV, da Sra. Sandra Assari, que também acompanha essa reunião em todas as suas fases, ela é presidente da Associação Brasileira de Parentes e Vítimas de Acidentes Aéreos.

Quero anunciar também a presença do arquiteto que está sempre presente nessas reuniões, e também piloto Ricardo Flores, anunciar a presença também do presidente do Movbelo que é uma associação dos moradores do bairro do Campo Belo, é o bairro que faz fronteira praticamente com o aeroporto de Congonhas, o Sr. Antônio Cunha Heitor, que tem nos trazido também inúmeros subsídios a esta comissão, nós agradecemos mais uma vez a sua presença, a Dona Rita Bessa, pertencente à Associação Voto Consciente, o Sr. Luiz Alexandre Lara, da Prefeitura Municipal de São Paulo, também sempre presente, além do, como já disse, Vereador Paulo Frange que é o relator desta comissão.

Então eu gostaria de passar a palavra ao Secretário Jorge Wil Heim que também nos avisou que em decorrência de outros compromissos que tem não poderá ficar até o final dessa reunião.

Tem a palavra o Secretário Jorge Wil Heim.

O SR. JORGE WIL HEIM – Muito obrigado Sr. Presidente, Srs. Vereadores e demais companheiros desta importante reunião.

Em primeiro lugar quero assinalar a importância que tem essa comissão. Ela foi criada não apenas por situações de acidentes ocorridos, mas por causa da consciência que a Câmara tem da importância do movimento aéreo e do sistema aeroportuário em nossa cidade.

Para nós, na Secretaria do Planejamento, os trabalhos da comissão são muito bem vindos porque este é o primeiro ano da nossa administração, é o ano que nós nos dedicamos à

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 595 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 6 TAQ.: KATIA COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01 SEM REVISÃO

elaboração do plano diretor contrariamente ao que acontecia em outras administrações em que o plano diretor era apresentado ao final da gestão, e nós estamos fazendo um esforço muito grande para terminar o plano diretor, colocá-lo em debate público e apresentá-lo à Câmara ainda este ano.

O plano diretor se preocupa evidentemente com problemas da vida urbana, com problemas do uso do solo e incidentemente também com os problemas do movimento aeronáutico.

Logo que nós assumimos, inclusive, nós nos comunicamos com a Infraero para saber quais eram as rotinas, as perspectivas, as orientações a respeito de vôos de helicópteros. Como sabem nós temos muitos helicópteros, eles cruzam nossos ares em todos os sentidos e daqui a pouco vamos ter de ter sinais semaforicos no espaço para ordenar, é claro que isso não é necessário desde que existam rotas, mas não parece que essas rotas existam, ou não sabemos qual é o pensamento da aeronáutica em relação ao tráfego aéreo de helicópteros.

E recentemente houve uma notícia que um grande heliporto de helicópteros estaria sendo montado, ou pelo menos preparado numa região de São Paulo, no Jaguaré, e preciso dizer que não houve consulta à Prefeitura para saber se lá seria um lugar bom, ou qual seria o lugar melhor.

E nós não gostamos de ser colocados frente a fatos consumados, razão pela qual as três prefeituras, de Campinas, Guarulhos e São Paulo se reuniram há um mês atrás e decidiram fazer uma manifestação à Infraero solicitando a presença da Infraero numa reunião a ser estabelecida de comum acordo para poder discutir um pouco a situação e a perspectiva do tráfego e do sistema aeroportuário na chamada megametrópole paulista que compreende a região

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 596 21/01 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 7 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRÂNSITO AÉREO

SEM REVISÃO

metropolitana de Campinas, a região metropolitana de São Paulo, a região metropolitana da Baixada Santista, a região de Sorocaba e uma parte da região do Vale do Paraíba.

Esta área que constitui não uma conurbação, mas um sistema urbano de grande contatos em que muita gente mora num lugar e trabalha em outro, nós temos que considerar isso como um conjunto e saber como se pretende fazer funcionar os importantes contatos aeronáuticos com o resto do país, com o resto do mundo, seja no que diz respeito à pessoas, passageiros, seja no que diz respeito à carga, que é cada vez mais um elemento importante na produção e na economia mundial.

Esta carta comum das três prefeituras chegou a ser minutada, o prefeito de Campinas, Toninho, chegou a assiná-la dois dias antes de ele vir a ser assassinado, esta carta está sendo refeita em função desta mudança de comando em Campinas, mas ela será enviada e nós queremos, as prefeituras querem realmente sentar com a Infraero e estabelecer uma política comum que seja boa para o desenvolvimento dessa região.

A importância do sistema aeroportuário metropolitano decorre não apenas do movimento dos aviões, mas do que significa uma estação aeroportuária, do que significa um aeroporto dentro da cidade. Ele é um elemento não só uma estação, como estação ela não é apenas um lugar de passagem de passageiros que vão entrar num veículo, ele é também um centro comercial específico. Há muitas atividades, muitos empregos que são oferecidos por essas estações e a sua localização, o seu contato com o sistema de transporte urbano é muito importante.

Isso é verdade para estações rodoviárias que devem, sempre que possível, serem acopladas a estações de transportes rápido de massa como o metrô, e é verdade também para as estações de trem e para as estações de embarque em aviões. Nesse sentido muitas vezes é mais

7

FOLHA: 8

TAQ.: KATIA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 25/09/01

SEM REVISÃO

importante resolver a questão aeroportuária através de ligações terrestres rápidas, tipo metrô ou trem para o embarque, do que a própria localização que às vezes é determinada por fatores topográficos, por fatores de clima ou por fatores até de oportunidade de espaços grandes para colocação de pistas.

Para nós, na elaboração do plano diretor é por isso muito importante e estamos considerando isso, as ligações entre os pontos principais da cidade onde se geram os passageiros de linhas aéreas e a maneira como eles chegam lá.

Uma das razões pela qual tem aumentado muito a procura de companhias para terem vôos saindo de Congonhas e de passageiros embarcarem em Congonhas e não em Guarulhos é o tempo e a dificuldade de chegar por terra até o aeroporto de Guarulhos. Nós sabemos que tem que se percorrer parcialmente a Marginal do Tietê que é congestionada, não se tem certeza do que se vai encontrar pela frente, quanto tempo demora para chegar em Guarulhos e isso tem feito com que muitos passageiros optem por vôos que saem de Congonhas onde, embora existam congestionamentos na 23 de Maio e na Rubem Berta, há ainda uma possibilidade maior de controle ou de estimativa de tempo do que na viagem até Guarulhos. Esta é certamente uma das razões pela qual tem aumentado o número de vôos que saem de Congonhas e o número de passageiros que buscam essa solução.

Isto descreve bem a relação que existe entre número de vôos e as dificuldades de chegar a um aeroporto. No plano diretor que será apresentado à Câmara cujo debate público se inicia agora em outubro e que vai durante os próximos três meses, nele nós estamos colocando claramente a ligação metroferroviária até o aeroporto de Guarulhos através de uma linha da CPTM que está prevista saindo da Estação Roosevelt acompanhando a linha atual na direção leste depois cruzando para Guarulhos e estimando que esta linha será logo depois, numa segunda

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	598	do
Processo	2114	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 9	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRAFEGO AÉREO
	DATA: 25/09/01	SEM REVISÃO

fase, levada até a Estação da Luz onde ela se acopla com a linha 4 do metrô além da linha 1, são duas linhas de metrô que se cruzam na Estação da Luz, estação esta que será ampliada e cuja ampliação, assim como para implantação da linha 4 a Prefeitura estará colaborando.

Então nós teremos uma facilidade maior de alcançar Guarulhos. É também importante e prevista inclusive no plano diretor, a possibilidade de produtos, portanto de cargas, alcançar o embarque em Guarulhos. Isso significa que ao longo do Rodoanel, no ponto em que ela passa por São Paulo da sua extremidade leste, portanto, no fim da Itaim Paulista, a faixa ao longo do Rodoanel projetado será considerada uma operação urbana específica para se localizarem aquelas atividades que têm a ver com distribuição de cargas e inclusive com embarque de carga no aeroporto de Guarulhos.

É também previsto no plano a ampliação, a extensão da Avenida Jacu Pêssego em Itaquera para o norte para alcançar o sistema viário interno à Guarulhos assim como a extensão da Jacu Pêssego para o sul para alcançar Santo André.

Ainda dentro das ligações aeroportuárias nós estaremos analisando a possibilidade futura de uma ligação ferroviária expressa na direção de Viracopos, de Campinas. Existem algumas oportunidades seja ao lado, aproveitando as linhas de estradas de ferro existentes, como a previsão que se fez ainda na década de 70 ao abrir-se, ao inaugurar-se a Rodovia dos Bandeirantes, existe um espaço entre as duas pistas que sempre foi achado que é grande demais, largo demais, mas na realidade é uma previsão que o Governador Paulo Egídio Martins fez na ocasião de que ele não queria ser culpado no futuro de não ter previsto espaço para uma ligação ferroviária entre São Paulo e o aeroporto de Viracopos.

Além disso o plano diretor faz menção ao destino de Congonhas mantendo ele como um aeroporto urbano conveniente que se autolimita nos seus vôos como tem se autolimitado pelo

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	599	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 10	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 25/09/01	SEM REVISÃO

fato de que não dá para decolar mais do que x aviões por hora e esta limitação está sendo reconhecida pelo DAC conforme o presidente da comissão acaba de nos dizer, de maneira que não há possibilidade de expansão física nem da pista nem de novas pistas e não há possibilidade de expansão do número de vôos tão pouco.

Então no que diz respeito ao número de vôos eu acho que nós chegamos no limite, ele já é extremamente alto. A segurança de vôo talvez venha inclusive a limitar mais o número de vôos, essa é uma questão que os pilotos, o DAC e a Infraero devem nos fornecer os dados e os limites. Os complementos que há ainda a fazer em Congonhas limitam-se às atividades comerciais internas da estação, como a estação não será aumentada presumivelmente até por ausência de espaço físico, cremos também que o estacionamento que, ao nosso ver, poderá ser subterrâneo sim vencendo-se alguns obstáculos que existem, uma ação do Ministério Público a ser discutida, não para fazer um gigantesco estacionamento, mas para fazer um estacionamento que corresponda aquilo que é a atividade atual.

Eu tenho a impressão que o atual estacionamento que ocupa um piso no solo hoje em dia, ele lota em alguns momentos, mas não há um excesso de busca além da área que mesmo ocupa. Então mesmo sem fazer cálculos maiores, tenho impressão que um estacionamento de dois pisos naquele espaço seria suficiente para resolver adequadamente o problema de estacionamento.

Outros problemas no que diz respeito ao desconforto sonoro de quem mora em volta, não sei quanto realmente se pode atenuar o ruído. As pessoas foram morar lá quando o aeroporto já existia. Eu me lembro quando tinha 12 ou 13 anos, estudava no Rio Branco, cabulava aula e alugava bicicletas para ir ao aeroporto às 11 horas porque esse horário chegava um avião e isso era um programa ir ver a chegada de um avião.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 600 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 11 TAQ.: KATIA COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01 SEM REVISÃO

É claro que naquela ocasião era um descampado, haviam poucas moradias e o fato de ter sido rodeado por loteamentos e por casas é talvez compreensível embora insensato. É compreensível porque um aeroporto é um equipamento moderno, na ocasião isso significava que ia haver asfalto para chegar a ele, então era uma região que ia ficar moderna. E com isso, afinal de contas um avião que chegasse às 11 horas da manhã não era um desconforto tão grande e começou a haver loteamentos e parcelamento.

Num segundo momento houve uma diminuição do custo do terreno por causa do desconforto e aí pessoas foram morar nos arredores do aeroporto de Congonhas porque custava menos do que outros bairros. Seja como for era uma opção relativamente livre de quem fosse morar lá. Os riscos do ruído não poderiam ser evitados. Claro que houveram medidas e que essas são importantes para atenuar o desconforto, como por exemplo, um horário para o início do aquecimento dos motores de manhã e uma interrupção dos vôos num certo horário à noite.

Esses limites para permitir uma noite tranqüila foram aceitos pelo DAC e pela Infraero numa certa ocasião e nós não deveríamos arredar pé dessas limitações.

Do ponto de vista da tecnologia aeronáutica, da possibilidade de haver bloqueios sonoros em volta, isto a experiência em outros aeroportos do mundo e mesmo em aeroportos nacionais, que existem alguns obstáculos metálicos além de árvores, no caso não altas, de sebes, que até certo ponto abafam ou reconduzem os ruídos dos motores em certos pontos do aeroporto. Isso tem um alcance limitado, porém, deve ser perseguido como objetivo.

Finalmente o plano diretor prevê ainda, dentro do sistema aeronáutico, coloca em discussão o destino do Campo de Marte, nós não favorecemos de que ele seja um aeroporto com número de vôos aumentado porque criaria novamente agora num bairro que já é habitado, todos os bairros da Zona Norte, criaria um desconforto que achamos inaceitável. Nossa perspectiva do

11

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	601	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 12 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRAFEGO AÉREO

SEM REVISÃO

Campo de Marte é de uma interrupção de vôos e não de um aumento de vôos a fim de poder junto com a aeronáutica poder utilizar parte daquele espaço para criar um grande parque da Zona Norte. É isso que eu tenho a informar no momento.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Obrigado Secretário Jorge Wil Heim. Vossa Exa. mesmo colocou aí os grandes problemas que têm que ser resolvidos como é o caso da garagem que está sendo construída próxima ao aeroporto e que essas obras estão interrompidas, estão embargadas em função de uma medida judicial proposta pelo Movimento Defesa São Paulo e alguns entendem que seria necessária essa garagem e outros que essa garagem traria um maior fluxo de carros, de pessoas, enfim, traria mais transtornos ainda para o entorno, para o sistema viário que nós temos no momento.

Eu gostaria, continuando, de ouvir as palavras do relator dessa comissão, Vereador Paulo Frange que tem acompanhado todas as reuniões, feito as anotações, recolhendo os documentos para no final fazer seus relatório e colocar suas proposições.

Tem a palavra o Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE (PTB) – Bom dia a todos. Eu estou antecipando porque o Secretário daqui a pouco nos deixará e vossa presença aqui é extremamente importante Secretário Heim não só pela figura que o senhor representa dentro do que nós discutimos hoje no contexto de rever o plano diretor de São Paulo, mas pela sua experiência.

Nós estamos realmente preocupados com algumas posições que ainda não nos convenceram. A Aeronáutica emite um laudo e autoriza a construção de edificações dentro do aeroporto, ou seja, dentro do que é o espaço do chamado aeródromo ela opina e isso é conjugado

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	602	do	21/01
Processo			
Irineu Bosqueiro Filho			
Reg. 11068			

FOLHA: 13	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01		SEM REVISÃO

com documentos de SEHAB, da Regional, enfim, é mais um documento para atestar a presença de edificações na região.

Eu não estou duvidando da aeronáutica, mas eu quero questionar a aeronáutica. Eu gostaria de conhecer um documento que a eles tenham negado a construção até agora. Eu ainda não vi ninguém que tenha vindo reclamar aqui que não teve oportunidade de construir na região próxima ao aeroporto. Então eu gostaria de discutir esse assunto com o pessoal do 4º Comar até porque eu ainda não me convenci das construções que estão sendo feitas lá. Uma delas está sendo questionada na Justiça, é aquela estrutura absolutamente maluca, na nossa visão, daquele prédio na Tucumã com 117,5 metros. Por mais que alguém me diga, que a aeronáutica diga que com 117,5 metros naquela distância não interfere no cone de aproximação do aeroporto, eu não consegui ainda vislumbra nada que me convença de que isso seja real. Não estou duvidando, mas também quero questionar a presença do Hotel Ibis do lado do aeroporto está na Zona 5 que é uma zona intermediária na área de aproximação do aeroporto e aqui consta no relatório que vai ter 42 metros de altura e que essa área realmente não é de aproximação, eu entendo que pode até não ser, mas eu não vejo onde está o espírito de sensibilidade no momento da construção de alguma coisa numa área onde nós estamos falando em 600 pousos e decolagens afora os helicópteros.

Agora surge mais à sul mais um edifício que está sendo feito, segundo estávamos discutindo agora a pouco, do Barramas e lá vai exatamente no cone de aproximação do aeroporto também com autorização. Portanto, o meu posicionamento é o seguinte, gostaria de questionar de novo mesmo que haja portaria interministerial que autoriza a aeronáutica discutir o gabarito de todos esses prédios próximos, nós estamos falando de um aeroporto urbano, de um aeroporto com um adensamento imenso acima da razoabilidade, eu ainda não encontrei alguma coisa que possa me convencer que a aeronáutica continue autorizando a construção desses edifícios na

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

T-1 a

T-19

Folha nº	603	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 14 TAQ.: KATIA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 25/09/01

SEM REVISÃO

região de aproximação quer seja noroeste, quer seja sudeste do aeroporto e mesmo nessa área tida como intermediária, área 5, área de transição ou área intermediária, área 4, eu gostaria que isso fosse discutido.

Acho que a Secretaria do Planejamento nesse momento tem um papel talvez muito importante em rever junto com a aeronáutica aquilo que eles estão autorizando como edificação até porque nós sabemos que esses prédios depois de construídos ainda ganham em cima deles mais uma antena e mais outras situações que são colocadas depois da conclusão do prédio.

Então eu acho que aproveitando aqui a presença do brilhante administrador regional que está fazendo um trabalho extremamente importante para a região do Jabaquara, o Sr. Odilon Guedes, quero até parabenizar porque é um trabalho grande, árduo numa região difícil e gostaria de achar um momento para que a gente pudesse sentar com a aeronáutica, rever essas portarias que a aeronáutica utiliza como sede de informações para edificações, ou seja, não é lógico que a cidade de São Paulo tenha um aeroporto que estava construído lá há tantos anos e nós abraçamos o aeroporto ao longo de 65 anos e vamos continuar edificando no entorno e edificando sempre no limite e vamos ter um aeroporto que vai estar sempre trabalhando no seu limite de operação.

Eu não acredito que esse aeroporto nunca vai ter diminuição de tráfego aéreo, nós vamos trabalhar sempre no limite, até porque nós estamos trabalhando num país capitalista e nós sabemos que as passagens aéreas daquele aeroporto custam mais justamente pelo conforto e pela proximidade.

A outra situação nós tínhamos colocado aqui e ficamos de encaminhar um ofício à V. Exa. para que nós proibíssemos enquanto essa comissão não tivesse encaminhado, enquanto o senhor não encaminhasse o plano diretor à esta Casa, autorização para construir qualquer tipo de posto de gasolina próximo daquele aeroporto, nós discutimos aqui com pessoas que são pilotos,

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	604	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 15	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01		SEM REVISÃO

peessoas que pilotam aeronaves e que sabem da dificuldade de qualquer peça que caia do avião, não estamos nem falando mais em cair avião, sobre um posto de gasolina com depósito de 50 ou 100 mil litros, as proporções do acidente seria imprevisível.

E nós temos um adensamento de postos de gasolina na região do aeroporto que nos impressionam. E nenhum dos postos são pequenos isso nos deixa mais preocupados ainda. Eu até fiz um requerimento ao administrador regional Odilon Guedes para saber se todos eles têm documentação totalmente pertinente à instalação desses equipamentos. Nós temos dúvidas com relação a isso porque eles são construídos de uma forma muito rápida e nós gostaríamos de um posicionamento com relação a isso.

Uma outra situação é que visitando o aeroporto de Congonhas nos impressionou um depósito gigante de querosene que tem na ordem de 600 mil litros dentro do aeroporto e esse depósito fica a mercê da sorte porque as asas dos aviões, dentro do taxiamento que é feito dentro do aeroporto, eles passam próximos demais, para nossa ignorância em termos de aeronáutica.

Eu assusto e nós fizemos uma visita pessoalmente, estivemos com todos lá e vimos com que proximidade se passa daqueles tanques. E aí alguém pode dizer, mas dentro do aeroporto não podemos discutir o assunto, eu entendo que o Vaticano dentro da Itália nós não temos como interferir, mas seria prudente que a Prefeitura passasse a fiscalizar algumas obras que são feitas dentro do aeroporto.

Nós entendemos que algumas obras são feitas lá com a visão apenas da aeronáutica e quem é piloto tem segurança absoluta dos seus posicionamentos, nós é que nos sentimos inseguros quando vemos a quantidade imensa de pequenos aviõezinhos andando dentro do aeroporto, além do mais, cerca de 400 veículos circulam dentro do pátio do aeroporto para lá e para cá num trânsito que parece uma orquestra, dentro de alguma batuta que não permite que eles

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 605 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 16 TAQ.: KATIA COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01 SEM REVISÃO

colidam. É uma coisa impressionante a precisão com que todos andam, ônibus e todo tipo de carrinhos e carrões trafegam por ali sem nada acontecer, é sorte demais ou é maestro demais ou é perícia demais, mas nós não podemos contar com a sorte ao longo do tempo.

A direção da Infraero nos informou que a construção dos *fingers*, dos túneis que ligarão o aeroporto até os aviões facilitará e muito tudo isso porque esse tráfego passará por baixo, portanto, desse túneis, mesmo assim é carro demais e movimento demais.

A nossa discussão é quanto a possibilidade de ter esses depósitos em subsolo, eu não sei se isso é possível, mas dentro desses 400 veículos que circulam têm carretas imensas transportando combustível, escrito Shell bem grande, imensos, coisa para mais de 20 mil litros e transformam ali dentro.

Nós também tivemos a oportunidade de saber que eventualmente, não é rotina, até mesmo esses aviões são abastecidos com passageiros dentro o que não é uma operação normal, isso não deveria acontecer nunca, mas muitas vezes é impossível o avião reabastecer em solo nessas circunstâncias, nos preocupou mais ainda uma situação como essa, ou seja, qualquer acidente com fagulha nós teríamos toda aeronave consumida em questão de minutos com todas as vidas.

As vidas, nós fizemos um levantamento aqui Secretário, é muito baratinho, é na ordem de 18 mil reais cada vida, uma aeronave dessas está assegurada na ordem de 400 milhões de dólares. Portanto, eu sinto que por parte das empresas aéreas não há muito com que se preocupar porque ela está muito bem assegurada, essas vidas é que custam barato demais no Brasil, isso é uma coisa que nos deixou extremamente aborrecidos, entristecidos, saber o quanto nós valem pouco no país.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 606 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 17 TAQ.: KATIA COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01 SEM REVISÃO

Por parte da Prefeitura nós tivemos a oportunidade de discutir e encaminhar um ofício através do presidente para a CET para discutir realmente a situação do trânsito que é absolutamente caótica, hoje ninguém desce ao aeroporto mais.

Hoje pela manhã nós estivemos lá, antes das sete horas da manhã, nós saltamos do carro, pulamos para dentro do aeroporto para não sermos atropelados por algum dos táxis, há filas triplices de táxis tanto na chegada como na saída do aeroporto. As filas não obedecem mais a ordem de nada, tem inclusive os táxis que não fazem parte do aeroporto e que passam para roubar passageiros, portanto, é um verdadeiro caos entre apitos de guardas e a gritaria e a correria dos passageiros, portanto, a situação de revisão do trânsito se faz absolutamente imperiosa nesse momento.

E uma situação que nós íamos levar até V. Exa. é de uma rua que fica no extremo sul do aeroporto que é a Monsenhor Antônio Pepe que praticamente hoje continua com a cabeceira do aeroporto e na verdade ela é mais um depósito de lixo e já têm pequenas conduções clandestinas na rua e essa rua com certeza ela seria muito mais importante hoje para ampliar o já pequeno espaço do aeroporto do que propriamente para trânsito de veículos.

É lógico que nós gostaríamos de ter uma avenida que fizesse o perímetro do aeroporto, mas eu acho que nesse momento nós analisarmos essa rua que hoje mais serve para depósito de lixo, ela seria até importante no contexto de ampliar um pouco mais a área no extremo sul, embora o aeroporto é construído em elevação, há um barranco imenso e a rua em baixo, mas essa rua hoje nada contribui. O risco de fogo e o risco dessas pessoas que estão começando a morar nessa região clandestinamente com certeza aumenta o risco para o aeroporto.

Outra situação que V. Exa. abordou, dos ruídos. Eu acho que nós não temos muito o que fazer exceto o que a aeronáutica nos prometeu, ou seja, nós não teremos aviões jato puro

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	607	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 18	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 25/09/01	SEM REVISÃO

realmente daqui para frente, os aviões mais modernos, tirando os aviões pequenos, com certeza serão menos ruidosos e transportarão mais pessoas com menos ruído. Mas nós deveríamos proibir, o município deveria tomar alguma atitude, discutir com a Infraero para que suspendesse os chamados testes de motores que são extremamente ruidosos e a utilização de alguns equipamentos que são extremamente ruidosos no aeroporto de Congonhas. A área é urbana e o nível de ruído desses testes realmente ultrapassa o limite de decibéis permitido. Poderia ser feito em outros locais, não ali. Na verdade isso poderia ser feito em outro espaço aeronáutico e não no aeroporto de Congonhas.

O nosso posicionamento em relação à Secretaria do Planejamento é exatamente como é que nós vamos conduzir com o entorno do aeroporto, com os bairros que estão próximos e a população tem sofrido muito com isso principalmente no que tange ao trânsito que com certeza o metrô, o trem aliviaria e muito, e uma nova revisão do tráfego daquela região feita pela CET e pela SPTrans. Então nós com certeza poderíamos trazer colaboração, mas o plano diretor neste momento acho que deveria ser discutido também com a aeronáutica porque nós precisaríamos discutir para o aeroporto de Congonhas, talvez não seja a mesma coisa para todos os aeroportos do Brasil, mas para Congonhas especificamente, o critério de autorização da aeronáutica para essas edificações, deveria ser mais estreito os limites de tolerância pela aeronáutica. Porque depois que passou e recebeu um ok da aeronáutica fica muito difícil em aprovar, fica muito difícil as outras instituições da Prefeitura, os outros departamentos continuarem a negar uma coisa que a aeronáutica já autorizou.

Eu gostaria de um posicionamento da Secretaria do Planejamento até porque o momento do debate é exatamente agora que nós vamos ver o plano diretor novo tão esperado por São Paulo.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 608 21/01 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 19	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 25/09/01	SEM REVISÃO

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – O Secretário gostaria de fazer alguma colocação em cima do que foi colocado pelo Vereador Paulo Frange?

O SR. JORGE WIL HEIM – Não. Na realidade nós anotamos aqui todas as observações que para nós são muito valiosas. O problema dos testes de motor eu não estava a par da existência de ruídos além disso e desconheço a possibilidade da aeronáutica fazer esses testes em outro local ou talvez de estabelecer uns horários para isso.

Quanto aos problemas das autorizações, ainda há pouco, acho que a semana passada a aeronáutica nos mandou novas plantas e cortes do cone de aterrissagem solicitando que fosse rigorosamente obedecido. Nós passamos isso aos técnicos faz alguns dias e não sei se há alguma alteração naquilo que era o dimensionamento do cone de aterrissagem e de decolagem anterior, de maneira que eu não posso dizer se eles abaixaram digamos o plano inclinado que consta do corte ou não.

Eu acredito que o prédio que o Vereador mencionou, da Rua Tucumã, é possível que ele não constitua um risco para a aterrissagem de aviões em Congonhas, mas mesmo se ele não oferecer ele tem uma irregularidade que no meu entender é intolerável, houve uma modificação de projeto simplesmente de maneira que alguma solução legal, alguma solução prática vai ter que ser dada àquele edifício mesmo que ele não represente um risco para a aterrissagem de aviões.

E no que diz respeito aos postos de gasolina não existe nada na aeronáutica que solicite a inexistência de postos de gasolina com esses riscos. Nós vamos, no entanto, examinar essa possibilidade, menos no plano diretor que dá diretrizes gerais, do que no momento em que se faz o plano do Jabaquara, o plano da subprefeitura porque os planos das subprefeituras serão

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 609	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

FOLHA: 20	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRAFEGO AÉREO
	DATA: 25/09/01	SEM REVISÃO

feitos imediatamente após a aprovação do plano diretor. Portanto, o ano que vem será o ano dos planos regionais, o ano dos planos para cada subprefeitura.

E aí desce-se junto com os conselhos de representantes de cada subprefeitura desce-se a detalhes e a desenhos urbanos muito mais adequados do que a generalidade que o plano diretor, por causa da escala mesmo, estabelece. Mas eu acho que essas ponderações todas do Vereador serão levadas em consideração daqui por diante.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Muito obrigado. Gostaria de anunciar também a presença entre nós de Odilon Guedes que é o administrador regional do Jabaquara, de Pedro Luiz Fonseca, da Secretaria da Habitação, de Carlos Alberto Camargo, da SPTrans, que também está entre nós.

Bom, nós ouvimos o Secretário, ouvimos o relator, eu gostaria de antes de passar a palavra para o Sr. Odilon Guedes que pediu, gostaria de passar a palavra para o representante da comunidade do entorno, seria o Sr. Antônio Cunha, só pediria que fosse breve e vou limitar, se me permite, em cinco minutos a sua intervenção porque existem outras pessoas que precisam também colocar suas posições. O Sr. Antônio Cunha é presidente do Movbelo, é uma associação de moradores do Campo Belo, um bairro, como já disse no início, que se localiza ao lado do aeroporto de Congonhas.

Tem a palavra o Sr. Antônio Cunha.

O SR. ANTÔNIO CUNHA – Eu agradeço Sr. Presidente. O que eu posso dizer é o seguinte, veja bem, que Congonhas tem problemas isto é evidente, qualquer pessoa, qualquer

20

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Processo	610	do
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 21	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 25/09/01	SEM REVISÃO

leigo, qualquer pessoa sensível verifica que efetivamente aquela situação, toda aquela área representa uma grave situação, uma situação problemática, complexa a olhos vistos.

Especificamente o objeto de análise dessa comissão está aqui, comissão de estudos para analisar os graves problemas relacionados ao tráfego aéreo no aeroporto de Congonhas, é específico de Congonhas. Por que isso foi suscitado? Porque efetivamente Congonhas representa por um lado uma hiperutilização como aeroporto, está sendo usado em um nível alarmantemente grave e porque Congonhas apresenta graves problemas de segurança conforme nós pudemos examinar ao longo desta comissão.

Quando se analisa um problema como esse, basicamente há uma dualidade, a questão do conforto, da comodidade e da segurança. Na nossa opinião a questão da segurança é decisiva, taxativa e não permite contemporizar ou se relativizar em relação às outras questões.

Eu gostaria mais uma vez de reforçar a pedra angular, o farol que efetivamente conduz os debates dessa comissão. A comissão existe para cuidar da questão da segurança aeroportuária manifestamente problemática no caso do aeroporto de Congonhas e é em função desta questão que tudo tem de ser discutido.

Questão de segurança, como eu disse, é taxativa, não pode ser relativizada, ou é ou não é. Nesse sentido se nós formos analisar tudo que já foi dito aqui e fizermos uma espécie de *ranking* de pesos dos elementos, dos fatores, das questões levantadas em matéria de segurança aeroportuária e se fizermos um balanço de todas elas, os pontos positivos, médios e negativos, eu acho que já podemos chegar a conclusão que infelizmente os pontos negativos ganham em relação aos pontos positivos.

E, portanto, em função dessa anotação, é como numa escola, uma criança estuda, faz suas provas, seus exames, no meu tempo era assim, a partir da nota 5 para cima estava aprovado,

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 611 21/01^{co}
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 22	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRAFEGO AÉREO
	DATA: 25/09/01	SEM REVISÃO

a partir da nota 5 para baixo estava reprovado, então, na nossa opinião, é a mesma coisa em relação a esse aeroporto, isto é, se pudermos dar notas, vamos dizer que infelizmente está abaixo da nota 5, então está reprovado.

Então o que significa isso, está reprovado? É muito simples. Fazendo-se uma análise objetiva e abstraindo-se de qualquer outras considerações é o seguinte, está reprovado, então tem que parar, tem que fechar, teria de ser desativado, mas aí você precisa analisar essa conclusão em função de outros fatores relevantes. Não há condições objetivas de você chegar e dizer, bom, a partir de um ano ele vai ser fechado, como aliás já previa o próprio Ministério da Aeronáutica em portaria de 1999, se não me engano, a desativação do aeroporto.

Mas tem que ser levado então outras consideração objetivas e também de grande importância que nos fazem cotejar essa conclusão obvia com esses fatores, com essas necessidades e interesses e você vai chegar a conclusão de que infelizmente não é possível você simplesmente fechar o aeroporto. Então o que fazer?

Se o fechamento já não é possível, vamos então estabelecer um volume de operações que seja o mais próximo do ideal, já que o ideal de fechamento não é possível. Então eu pergunto: hoje como está é o fator ideal duplicar pela metade, um terço, um e meio? Ora, hoje, já como está, todos nós sabemos que nós estamos no limite absurdo, na total insegurança, 12 milhões de passageiros por anos, portanto, hoje já é escandaloso subir esse valor ainda mais, então nós só temos que descer esse valor.

E tudo mais que se relaciona com essa questão, construção de garagem, de nova estação de embarque, de metrô e tudo mais tem de ser analisado nessa questão, em que medida isso favorece ou agrava a questão da segurança e infelizmente a conclusão que se tem a esse respeito é a seguinte, parte-se do princípio de que esses problemas tem de ser melhor estudados

22

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 612 do
Processo 211/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 23 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

SEM REVISÃO

para serem melhor adequados. Não, não tem de ser melhor estudados. Eles não apenas não melhoram a questão da segurança como agravam ainda mais, qualquer suscedâneo vai entrar na mesma lógica e portanto precisa ser simplesmente condenado.

O problema não se resolve só em relação a Congonhas, mas parte do princípio de que existe uma realidade ali que nos remete a seguinte conclusão, ele pode operar mas com extrema restrição.

Eu poderia falar mais, mas infelizmente não há tempo, depois, nos relatórios a gente pode se manifestar.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Ok. Quero agradecer ao Antônio Cunha, presidente do Movbelo que é uma organização de moradores do bairro do Campo Belo. Gostaria de ouvir também, vou aproveitar que essa sessão dessa comissão está passando direto pela TV Câmara, para ouvir os representantes que estão presentes aqui, e gostaria que fossem breves. Gostaria de ouvir agora a Sra. Sandra Sale, que é a presidente da Associação Brasileira de Parentes de Vítimas de Acidentes Aéreos, como nós sabemos aqui a Sandra Sale perdeu seu marido num acidente ocorrido com um avião Foccer 100 da TAM e evidentemente passou por inúmeras dificuldades nesse contato que teve que ter com os diversos seguimentos responsáveis por indenizações, enfim, eu gostaria que a Sra. Sandra Sale nos relatasse as dificuldades que teve nesse questionamento de indenização até dando ensejo a criação dessa entidade que a senhora preside.

A SRA. SANDRA SALE – Bom dia a todos. Na verdade eu estou fazendo muita questão de estar participando desse trabalho todo da Câmara porque quem vive a situação de

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 613 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 24 TAQ.: KATIA COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01 SEM REVISÃO

passar por um acidente aéreo, que na verdade a gente diz que vítimas não só aquelas que se foram, hoje, acidente aéreo no Brasil é um caso muito sério então a questão que a gente faz de participar de todas essas sessões é para a segurança de vôos, ou seja, para que acidentes não aconteçam. Porque em acontecendo, como vai para cinco anos o acidente da TAM agora em outubro, com todo o trabalho que a gente tem feito e com tudo que a gente tem conseguido a passos de tartaruga, ainda é trágica a situação também de quem vive a situação de um acidente aéreo.

Por que? Porque no Brasil, como bem disse o Vereador Paulo Frange, tem um problema muito sério, o avião cai e o que existe para a família, hoje, que fica é um seguro obrigatório ainda usando como referência 3.500 otn's o que isso dá hoje 15 mil reais.

Foi esse valor na minha época e, por eu ter filhos menores, metade disso está em juízo para a maior idade deles, então eu tive para recomençar a minha vida com meus filhos 7 mil reais na mão. Meu marido era um médico cardiologista, viajava o mundo inteiro dando aulas, cursos, enfim. Uma pessoa que estava na sua ascensão profissional, 45 anos de idade, muito bem colocado, uma pessoa ímpar. E eu tive 7 mil reais na mão para recomençar a minha vida. Perante a minha indignação e de tudo que aconteceu a gente foi atrás porque tinham que ser dadas respostas e aí é que são elas.

Não existe transparência em órgão algum, não existe vontade de ajudar, a empresa aérea não faz nada por você, desde uma assistência, uma assistência psicológica, uma cesta básica, nada, absolutamente nada.

Nós fomos à Brasília para pedir que oficiassem as escolas para dar uma bolsa, nós estivemos no Hospital da Mulher e da Criança, que na época era o Dr. Pinotti, para conseguir

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 614 21/01 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 25 TAQ.: KATIA COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01 SEM REVISÃO

assistência médica, então tudo isso nós tínhamos. Assistência psicológica nós fomos ao Lelu, na Puc que é um grupo de perdas e eles começaram a dar assistência e terapia sem cobrar.

Então nós nos vimos diante do choque e da perda, tendo que gerar força para poder continuar tendo sua vida no mínimo de você levantar de manhã e tocar.

Estrutura de um IML, zero. Aquilo era uma verdadeira praça de guerra, honestamente eu nunca podia imaginar que eu fosse passar por essa experiência na minha vida, mesmo porque na situação em que todos ficaram, a coisa foi de um nível tamanho que você diz não, eu não estou vivendo isso. Abre um caminhão frigorífico e você tem que olhar ali entre sacos e sacos e imaginar que um daqueles é o seu marido. Aliás, já tive oportunidade dizer aqui que uma coisa é certa, devida a nossa união, a gente tem certeza de uma coisa conversando entre nós, todos foram bem velados porque a certeza de quem a gente enterrou a gente não tem.

Agora houve apoio algum do outro lado? Nenhum, quer dizer, você era exposta aquilo e em momento algum existe uma maneira de dizer vou te aliviar um pouco nisso, em todos os sentidos, e isso até hoje, passaram-se quase cinco anos, as empresas aéreas têm um lobby fortíssimo. Eu fui convidada para fazer uma apresentação na comissão especial da NAC em Brasília da nova agência de aviação civil, eu levei pedaço desse avião que caiu aqui no fim do ano, no Jardim Marajoara, trouxe aqui na oportunidade, não trouxe hoje, mas eu tenho comigo e posso trazer, ele está literalmente remendado com esparadrapo, esparadrapo que se usa em machucado, em curativo.

E esse avião teve autorização para voar levando uma família que vinha do enterro do filho que foi morto num assassinato por assalto e a família na hora de ir embora para casa ficou aí no Jardim Marajoara. E eu estive lá com as famílias que me deram esse pedaço de avião, a aeronáutica já tinha passado para recolher tudo, eu falei com uma das moradoras e pedi para que

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 615 21/01 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 26 TAQ.: KATIA COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01 SEM REVISÃO

ela guardasse esse pedaço para mim. E literalmente não houve enterro porque eram fragmentos humanos porque o avião tinha acabado de decolar e estava totalmente carregado de combustível, ele caiu literalmente na horizontal, foi de bico e imaginem vocês essa explosão como que foi.

Porém o avião com o remendo é o que passa na sua cabeça toda hora, quero dizer, existe uma tela do DAC que na hora em que você vai contratar um táxi aéreo, nessa tela automaticamente pelo prefixo e pela companhia que é, tinha que estar “não decola”. Eu puxei na tela, eu tenho a documentação, não havia um documento desse avião que estava em ordem, tudo estava suspenso, vencido, enfim, isso eu puxei dez minutos depois do acidente.

Então é muito sério nós aqui em baixo e os aviões em cima. A crise na aeronáutica está geral, agravada por tudo que está acontecendo, já é precária a manutenção das aeronaves, hoje então posso dizer que é gritante porque a manutenção não é vista, ela não está a olhos vistos. Você entra no avião, aquela porta fecha e sua vida está lá. Você está entregando a tua vida.

Então eu faço questão de participar da comissão, estava até conversando com os vereadores, a minha briga hoje é o mínimo do valor de um seguro obrigatório tem de ser 300 mil reais, no mínimo. Por que?

Um Foccer 100, por exemplo, com tripulação de 99 pessoas, como foi lá, são 99 vezes 300 mil por pessoas e por que? Porque esse empresário vai tomar mais cuidado com a manutenção da sua aeronave e com essas vidas que estão lá dentro. Para eles esse fator vida é mais um. Eu ouvi dentro da aeronáutica isso. A gente abre um livro e coloca acidente tal, 99 vítimas, mas para nós não é, são bens imensuráveis. Então tem de ser no mínimo 300 mil porque 15, 16 mil, caiu paga. Que é o que eles estão dando para essa senhora, que eu falei ontem com a família, com o advogado, desse caso da TAM da semana passada.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	616	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 27 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

SEM REVISÃO

Estão fazendo um monte de reuniões para pagar um seguro obrigatório. Por sorte eu tenho a apólice e eu tenho conforme o prefixo da TAM desse avião, são 400 milhões de dólares, então precisa sentar e conversar porque com muita briga nós conseguimos um acordo nos Estados Unidos, porém eu tenho hoje há um ano um valor depositado da minha indenização pelos Estados Unidos no qual a TAM não escapou, ela está no acordo, mas o Ministério Público aqui não me deixa receber. Ele está questionando a origem do dinheiro, ele acha que é pouco, são valores em dólar, que todo mundo sabe como está, mas eles me questionam e não me deixam receber, faz um ano que eu não consigo receber a minha indenização dentro do Ministério Público de São Paulo.

Todo o acordo já foi mudado de acordo com o que o Ministério exige e eu não consigo receber, nem eu nem mais 50 mães de menores, porque onde envolve menores está o Ministério Público.

Então é gritante a questão de segurança aérea e eu estou aqui porque apesar de trabalhar muito com fatos acontecidos, tragédias eu vejo cada vez mais que a gente tem que trabalhar para que elas não aconteçam.

Porque é como eu já comentei com os vereadores, o CBA foi feito pelos donos de companhias aéreas e vim dizer sempre que está trabalhando sempre que está trabalhando em cima da legislação que é um código brasileiro da aeronáutica é muito fácil porque ele foi feito pelos donos de companhias aéreas. É só isso.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Obrigado Sandra. Você disse da dificuldade de levantar esse dinheiro evidentemente porque parece que tem menores, o Ministério Público questiona em razão dos menores. Agora essa questão levantada do

27

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	617	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 28	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 25/09/01	SEM REVISÃO

valor do seguro nós já comentamos aqui, o Vereador Paulo Frange com certeza colocará no seu relatório porque é um absurdo o valor, quer dizer uma vida não tem valor, tem valor, mas é imensurável, porém, a indenização tem que ser fixada de forma que a família, como foi o seu caso, a partir daquele acidente, daquela tragédia tocar a sua vida.

Você lamentavelmente perdeu o seu marido e teve que recomeçar e para recomeçar lhe ofereceram um valor que evidentemente não está de acordo inclusive com a apólice que o avião tem para pagar as indenizações.

Então é uma das propostas que o Vereador Paulo Frange comentou comigo, ele vai colocar uma proposta para que o valor mínimo seja substancialmente aumentado e para ser pago de pronto pela companhia aérea e além desse valor evidentemente pode ser questionado na Justiça, porém, tem que se colocar um valor mínimo alto para que a família possa pelo menos ter condições de recomeçar, foi justamente o que você colocou aqui.

Eu queria, numa reunião passada o Sr. Ricardo Flores fez uma colocação aqui em relação a expansão do aeroporto de Congonhas que todos nós achamos interessantes porque existe uma vontade da Infraero de fazer novas instalações no aeroporto de Congonhas e o Sr. Ricardo Flores, que é arquiteto, colocou a possibilidade dessa expansão ser feita não aonde está sendo prevista agora, que seria uma expansão que seria feita para atender momentaneamente o problema da ocupação do aeroporto por passageiros, mas sim o Sr. Ricardo propôs que fosse feita uma expansão em outra área e essa sim seria uma expansão praticamente definitiva ou que no mínimo ocuparia o aeroporto por um período muito maior do que o que está sendo proposto agora.

Então gostaria que, para que todos aqui tomassem conhecimento, inclusive os telespectadores que estão nos assistindo agora pela TV Câmara, tivessem conhecimento dessa

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	618	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 29	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01		SEM REVISÃO

proposta de expansão do aeroporto não na planta que está sendo elaborada agora, não no projeto que está sendo elaborado pela Infraero, mas sim uma idéia que V. Sa. colocou na reunião, gostaria que o senhor repetisse para os presentes e para os telespectadores que estão acompanhando essa sessão pela TV Câmara.

Tem a palavra o Sr. Ricardo Flores.

O SR. RICARDO FLORES – Bom dia a todos. Na realidade eu acho que o assunto da forma como foi solicitado devia ser encaminhado da seguinte maneira, o aeroporto é uma instalação urbana que passa a ser cada vez mais necessária e não cada vez menos necessária, e eu não estou com isso defendendo se o aeroporto deva continuar ou não, é que a cidade de São Paulo deixa de ser uma cidade meramente industrial e uma cidade voltada a serviços.

Para quem tem assistido documentários internacionais em Washington, o aeroporto Nacional Aeport é do lado do Rio Potomac e há menos de três quilômetros da Casa Branca. Por razões óbvias de segurança o aeroporto está fechado há um mês ou quase um mês.

Foram feitos levantamos de que todo turismo dos Estados Unidos ficaram prejudicados, que todas as reuniões do congresso Americano ficaram prejudicadas, então é assim, o aeroporto feliz ou infelizmente é um equipamento urbano que veio para ficar.

Ele faz falta, mas deve ser operado absolutamente dentro de preceitos de segurança etc. O assunto está sendo discutido aqui e o comentário que eu fiz outro dia tem a ver com a gente deixar bem claro como é que para a cidade de São Paulo o assunto deva ser enfrentado.

Para o morador vizinho ou parente de pessoas que tiveram acidentes aéreos, a solução é reagir no comportamental porque isso são valores intelectuais, diz respeito aos indivíduos, não tem outro jeito de fazer. Então a gente vê e se preocupa com a posição de todos

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	619	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 30 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRAFEGO AEREO

SEM REVISÃO

aqueles que por causa do equipamento urbano tenham que ter algum problema de sua vida que ser rediscutido, que ser renegociado etc.

Na comunidade, então, não é mais por indivíduo, os procedimentos devem ser confiáveis. Então foram mencionados aqui procedimentos em relação ao ruído, em relação a vizinhança, valor de terreno, proximidade de postos de gasolina, isso também a Prefeitura tem atribuições e já passa a ter atribuições porque esse procedimentos podem e devem ser objetos de controle, aprovação ou proibição. Esses procedimentos também foram mencionados.

E para mim, como arquiteto e urbanista, o que me preocupa mais é que no físico, via projeto e instalações que vão ficar lá para frente o que deva ser feito, deva conter tudo aquilo que garanta para a cidade a convivência saudável desse equipamento.

É no projeto que isso se resolve porque no comportamental das pessoas infelizmente ainda mais no Brasil com uma cultura de convivência tão bem colocada, pouco legislada vai levar muito tempo para a gente chegar nessa situação de que o indivíduo se sinta seguro daquilo que no comportamental ele precise ter.

E o meu comentário Vereador foi no sentido de que o aeroporto foi construído há sessenta e tantos anos atrás e ao longo do tempo ele também se equipou. Hoje o aeroporto de Congonhas não precisaria ter, aí para os representantes do Ministério ou das companhias aéreas que estão aqui, ao longo do tempo as companhias que têm uma concessão pública para operar um sistema de transporte foram agregando ao terminal de Congonhas onde passageiros embarcam em aeronaves e viajam foram agregando outros serviços, manutenção de aeronaves, abastecimento e serviços das próprias companhias que foram se instalando na área do terminal.

Hoje o projeto, antes de ser discutido, devia por parte da cidade questionar, se é necessário ainda ter angar de avião nesse aeroporto porque não foi mencionado nessas reuniões,

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	620	do	21101
Processo			
Irineu Bosqueiro Filho			
Reg. 11068			

FOLHA: 31 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

SEM REVISÃO

mas aviões de grande porte como o A300 que é um Airbus, continuam pousando vazios em Congonhas porque o angar de manutenção da Vasp ou da Transbrasil ainda são em Congonhas.

Então existe tráfego de aeronave que não carregam passageiros, de grande porte, que usam a instalação porque os angares são lá. Os angares, quando consertam avião feliz ou infelizmente precisam testar os motores antes do avião voar e sair do chão de novo. Ruído desnecessário que foi mencionado hoje também.

Então o nosso comentário outro dia é que a cidade devia cobrar do operador do aeroporto uma rediscussão e um novo plano de massas, um plano diretor do aeroporto que rediscuta tudo isso e coloque a serviço do projeto das instalações físicas do aeroporto uma área imensa que hoje se destina a usos indevidos e desnecessários. Porque a cidade de São Paulo já conta com mais de cinco ou seis áreas de aeroportos onde boa parte desses serviços podem ser feitos.

E me desculpem, se o avião vem vazio para Congonhas para fazer manutenção, ele pode ir para Miami, ele poder ir para qualquer lugar. Isso são questão no operacional das companhias aéreas que têm que ser rediscutidos.

Outro dia também eu mencionei que feliz ou infelizmente as companhias aéreas no Brasil, a não ser com exceção de uma ou duas recentemente montadas, eu não vou entrar no mérito do aspecto financeiro, econômico e de gestão das empresas, elas vêm de um histórico de *lobby*, dependência de posturas militares e outras, não vou entrar em corrupção e em uma série de outras coisas, que transformaram essa concessão numa operação econômica no mínimo questionável.

Acho que infelizmente, e não é só no Brasil, as companhias aéreas que foram engordando e sendo operadas de maneira ineficiente estão quebrando, não só no Brasil, mas no

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 621 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 32 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

SEM REVISÃO

mundo inteiro. Se elas estão quebrando os próprios dessas companhias que sobram para nós, por exemplo, Vasp e Transbrasil que nós sabemos de notícias que estão mal das pernas, com aviões sendo devolvidos, retidos por posturas de inadimplência ou pagamentos não feitos etc. vão resultar em áreas no terminal de Congonhas também inadimplentes e não utilizadas.

Então essas áreas deveriam ser discutidas de frente como um plano diretor para destinar a área existente em Congonhas para um uso no mínimo ou máximo necessário para a cidade que também deve dizer o que quer do aeroporto, porque levando no limite, se o aeroporto precisa crescer ele não pode crescer de qualquer jeito. E o aeroporto crescendo não significa que necessariamente que o tráfego aéreo aumente e nem que o risco aumente, existem procedimentos para que isso seja melhorado se a cidade de manifestar de como é que ela quer que o aeroporto cresça, se mantenha ou faça parte de uma rede de infra-estrutura de transportes que a cidade considere necessária.

Primeiro acho que a Prefeitura tem que se manifestar claramente sobre a existência presente e futura do aeroporto. Sem isto os indivíduos podem intelectualmente querer algo desse equipamento, mas não tem poder de barganha. A Prefeitura precisa assumir o social do aeroporto e de preferência no físico.

E o comentário, terminando, o que mais me preocupou outro dia na manifestação da Infraero é que as obras físicas que eu agora pouco já declarei são aquelas que garantam o futuro dessa instalação. Os procedimentos e o comportamental das pessoas, porque eu posso também dizer assim, eu sou paulista, eu não gosto do aeroporto, eu não vôo de avião nesse aeroporto e pronto. E como cidadão, o aeroporto funciona menos mal economicamente porque eu não quero o aeroporto, só que isso é pouco.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 622	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

FOLHA: 33 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

SEM REVISÃO

A cidade ainda tem problemas sérios de traçado, de distância etc. Acho perfeito quando a Sandra diz que não existe transparência. A Prefeitura deveria ser a responsável para que a transparência social desse equipamento seja claramente registrada nos dias de hoje. Agora pouco, quando o Antônio falou de uma moção pública de fechar o aeroporto, isso foi no final dos anos 70, começo dos anos 80, não era na realidade, Antônio, infelizmente para sua questão uma argumentação de segurança.

Queria-se na época entregar toda área de Congonhas para especulação imobiliária que pagaria pela construção do aeroporto em Caucaia, então é pior ainda. É não respeitar o patrimônio da cidade acumulado ao longo de sessenta anos que feliz ou infelizmente com algumas restrições ainda permite operar um aeroporto quando em outras cidades está se procurando espaço ideal para operar outros aeroportos.

O aeroporto não opera bem, está sim no limite, mas um projeto físico das suas instalações, o procedimento adequado de lidar com o tráfego aéreo e quantidade de movimentos, proteção de ruídos e algumas outras medidas vão permitir sim, que dentro dos limites considerados aceitáveis para a cidade, se forem declarados, o aeroporto continue podendo funcionar.

E nesse sentido é que eu estranhei que as obras propostas são apenas corretivas na área mais conturbada do terminal, o mais próximo possível da pista quando o aeroporto pode discutir usar e afastar as aeronaves da pista, usar em vez de angariar, usar isso para outras instalações, não militares, não de segurança que são outras instalações que estão lá dentro e não precisariam estar lá dentro.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	623	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 34	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 25/09/01	SEM REVISÃO

Isso precisa ser retirado para edifícios comerciais na cidade contribuindo para o crescimento econômico da cidade e não se aboletando numa área pública com concessões pouco transparentes e sem saber quem vai projetar.

Eu como arquiteto e urbanista estava me rebelando contra a postura de não sendo transparente acaba fazendo uma obrasinha para corrigir um pedacinho de um probleminha e não enfrentar o argumento de manter o aeroporto que a gente às duras penas investiu em sessenta anos.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Obrigado. O Sr. Antônio Cunha queria fazer uma observação.

O SR. ANTÔNIO CUNHA – Com relação a informação que eu disse da portaria do Ministério da Aeronáutica prevendo o fechamento de Congonhas é uma portaria de 89 que declara o seguinte: depois da inauguração do aeroporto de Cumbica então se procederia o fechamento de Congonhas porque naquela época havia um outro plano diretor que prescindia do aeroporto de Congonhas. Infelizmente os fatos, depois por questões políticas, por pressão do *lobby* aeronáutico se encaminharam em outra direção.

O SR. RICARDO FLORES – Presidente, acho que foi perfeito. Eu me confundi com a manifestação, mas isso é um outro cenário que a gente não comentou também. Que para os militares o aeroporto que tinha que ser feito no Brasil era o Rio de Janeiro. Pressões de São Paulo e a origem dos passageiros em São Paulo fez com que o aeroporto de São Paulo fosse construído.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 624 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11058

FOLHA: 35	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRAFEGO AÉREO
	DATA: 25/09/01	SEM REVISÃO

Nessa época então essa moção do Ministério de fechar Congonhas era para tentar retirar na contramão aquilo que a demanda está sugerindo, como inclusive o secretário agora pouco falou, infelizmente por infra-estrutura carente da cidade o aeroporto é necessário e estava querendo ser resolvido por decreto.

O SR. ANTÔNIO CUNHA – Aliás, só comentando, ainda é. Eu lanço a seguinte pergunta, a Infraero gastou há alguns anos atrás 700 milhões de reais para construir o aeroporto do Galeão que tem uma capacidade para 16 milhões de passageiros e só opera 6 milhões de passageiros. E a própria reportagem do jornal “O Estado de S. Paulo” no dia seguinte em que caiu aquele avião está lá em baixo, qual é o problema de você pegar 400 quilômetros de estrada ou então decolar de Congonhas para voltar a pegar os aviões transatlânticos no aeroporto do Galeão? Liguem um fato com o outro e os senhores vão começar a montar o quebra-cabeça.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Ok. Eu gostaria de anunciar também a presença do Sr. Sebastião Gomes do Nascimento que é chefe de gabinete do Vereador João Antônio, que está em outra reunião nesta Casa e pertence a esta comissão também. E também anunciar a presença da Sra. Ana Laura, que é a representante da Infraero.

Agora eu gostaria de ouvir a representante da Secretaria do Meio Ambiente e quero dizer que a Secretária do Meio Ambiente, Dra. Estela Goldstein, ligou ontem para o meu gabinete e para o gabinete do Vereador Paulo Frange justificando sua ausência por motivos evidentemente de outros compromissos assumidos e informando que V. As. Estaria aqui. Então gostaria de passar a palavra para a Sra. Regina Souza de Barros, representante da Secretaria do Meio Ambiente aqui da cidade de São Paulo.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	625	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 36 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

SEM REVISÃO

A SRA. REGINA SOUZA DE BARROS – Eu gostaria de começar lembrando, acho que muitos dos senhores sabem, que na Secretaria do Meio Ambiente nós temos um conselho municipal de meio ambiente e desenvolvimento sustentável. Por solicitação do Defenda São Paulo foi criada uma comissão em junho para discutir as questões relativas ao aeroporto de Congonhas e de lá para cá está havendo uma colaboração entre a nossa comissão e a comissão aqui da Câmara até por entendimento da secretária com os seus vereadores.

Nós gostaríamos de discutir algumas questões. Primeiro com relação a localização de Congonhas. O argumento de que o aeroporto está em Congonhas desde 1936 não se sustenta mais porque a sociedade muda então as cidades, as instituições é que têm que mudar.

E um exemplo disso foi o que aconteceu aqui em São Paulo com as indústrias poluentes no início da década de 70. Em São Paulo estávamos criando, em 75, a Cetesb, o problema da poluição era grave. Então o que aconteceu? Nós aprovamos uma lei de zoneamento, uma lei de uso do solo, e demos um prazo nessa legislação para que essas indústrias poluidoras se adequassem aos níveis suportáveis de poluição, dando três anos renováveis por mais três anos a licença, eu sei que de lá para cá hoje realmente São Paulo é um pólo de serviços.

E são raras exceções, nós não temos mais em São Paulo grandes indústrias poluidoras. Então esse é um exemplo de que a gente pode trabalhar no sentido de ao longo prazo estar mudando uma situação que já não responde mais.

Agora, de outra parte a gente reconhece, a gente entende, a semana passada foi discutido aqui o que São Paulo quer. Então o que nos parece que São Paulo quer sim, e se eu estiver errada me corrijam, que reformas no aeroporto de Congonhas não agravem as condições

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	626	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 37	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 25/09/01	SEM REVISÃO

de segurança, *air side*, *land side*, a poluição atmosférica, de ruído, as condições de transportes e tráfego na região.

Bem, com relação a ruído, numa reunião que nós tivemos aqui em SGM, as secretarias municipais, a Secretaria do Planejamento que na gestão passada o DAC procurou a Secretaria do Planejamento para discutir um plano específico de zoneamento de ruído e que na época o governo não se interessou.

Então a proposta agora da Secretaria do Meio Ambiente de estar resgatando essa conversa com o DAC para buscar algum estudo que possa, acabar com o problema a gente não vai, mas tentar ver o que se pode fazer com relação a isso. Parece que o DAC teve uma experiência bem sucedida no município de Recife, então a gente vai tentar resgatar essa experiência. Fora isso a gente está levantando a legislação com relação a ruído porque a Lei Municipal de ruído trata muito mais de bares e restaurantes.

Com relação ao termo de compromisso ambiental ele foi lavrado em 89, a gente acha que essa definição termo de compromisso ambiental é um pouco exagerada. Na verdade o termo de compromisso ambiental trata de uma autorização para poda de árvores em troca de doação de um número x de árvores e protetores de árvores.

Então o termo de compromisso ambiental passa a impressão para quem não conhece a lei de porte arbóreo que envolve muito mais coisa.

Esse termo está em vigor porque a concessionária de estacionamento, esse termo foi lavrado em 99, e ela cumpriu o prazo de em seis meses solicitar à administração regional a poda das árvores. Então, agora de lá para cá o que falta? Falta ele atender as demais exigências.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	627	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 38	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01		SEM REVISÃO

Ocorre que no entendimento da Secretária do Meio Ambiente é uma troca desequilibrada, a gente está trocando uma praça por quinhentas mudas de árvores. Está trocando uma área permeável por algumas mudas e depois mais alguns protetores de árvores.

Então o que a secretária está se propondo a fazer hoje é buscar uma renegociação das cláusulas desse termo. Na última reunião do CADS esteve presente o Sr. Orandir da concessionária de estacionamento, foi feito um contrato e a secretária está agendando uma conversa com ele para tentar rever as cláusulas desse termo, ou seja, a gente quer trocar uma praça por outra praça, é claro que não uma praça que fica sobre o edifício garagem, é uma praça no solo que garanta a mesma taxa de permeabilidade da praça que ali existia.

Com relação a conversa com a Infraero ou o poder concedente, porque a gente questiona um pouco por que a gente sempre, como no saneamento, o nosso diálogo é com o concessionário e não com o poder concedente. Ele é um concessionário, é uma empresa, ele visa lucro e seria de admirar se a Infraero viesse aqui discutir conosco, se propor a diminuir a demanda, diminuir o número de vôos, porque é uma empresa.

Então, com relação a conversa com a Infraero nós apoiamos uma sugestão que foi feita por SGM de se estabelecer condições de conversa com a Infraero através de procedimento de ajustamento de conduta e de se ter um interlocutor na Prefeitura para cuidar da questão do aeroporto.

Com relação ao RIV, relatório de impacto de vizinhança, a comissão, no caso, questiona. Porque é o seguinte, o relatório de impacto de vizinhança seria necessário para esse empreendimento. Ocorre que na época da aprovação isso foi para a Secretaria do Planejamento e devido ao entendimento ali ao pé da letra na legislação, o fato de ser uma área não computável, o empreendimento foi dispensável do relatório de impacto de vizinhança.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 628 do
Processo 2110
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 39 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

SEM REVISÃO

Quando isso acontece o empreendimento não vem para a Secretaria do Meio Ambiente. Então a Secretaria do Meio Ambiente não analisou o relatório de impacto de vizinhança, nem discutiu porque a CNLU, a Sempla entendeu que não havia necessidade, ele dispensou do RIV.

A gente lá na comissão está discutindo essa questão e a gente questiona o fato de haver uma liberação, afinal de contas são 2.500 vagas de garagem ao nível da Washington Luiz. Tecnicamente a gente tem uma definição técnica do que é o pavimento terra, então se o pavimento terra for considerado a saída do aeroporto, em frente eu teria uma praça. Mas não é bem assim, na verdade eu vou construir um edifício em desnível e sobre o edifício vou fazer uma praça.

Então nós achamos que a Secretaria do Planejamento, a CNLU na época poderia ter levantado essa questão e deveria ter sido mais rigorosa nessa análise.

Então com relação ao meio ambiente é basicamente isso e estou à disposição para qualquer outra questão.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Ok. Muito obrigado à representante da Secretaria do Meio Ambiente, Sra. Regina Souza de Barros. Antes de passar a palavra para o Vereador Paulo Frange, como essa sessão está sendo transmitida direto pela TV Câmara eu queria dizer que essa comissão foi constituída aqui na Câmara Municipal de São Paulo para analisar os problemas do aeroporto de Congonhas principalmente os relacionados a segurança do aeroporto.

Essa comissão já ouviu desde agosto quando foi instalada vários setores envolvidos nesse problema como o DAC por exemplo, que é o departamento da aeronáutica civil, a Infraero

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 629 21/01 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 40	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRAFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01		SEM REVISÃO

que é a empresa que administra o aeroporto, as associações de trabalhadores, o sindicato dos aeronautas, o sindicato dos aeroviários, os representantes dos moradores do entorno do aeroporto de Congonhas, o Movimento Campo Belo, o Movimento Defesa São Paulo, e queremos informar também que nós aqui da comissão de vereadores bem como esses outros representantes dessas associações que eu acabei de falar estivemos também no aeroporto de Congonhas *in loco*, fizemos uma visita, passamos praticamente o dia inteiro no aeroporto de Congonhas, visitamos praticamente todas as instalações e conseguimos *in loco* verificar alguns problemas que naturalmente constarão do relatório a ser elaborado pelo Vereador Paulo Frange. Tem a palavra o Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE (PTB) – Apenas para aproveitar a presença da Secretaria do Meio Ambiente, nós sentimos que ao longo do tempo o município vem assumindo responsabilidade pela saúde, pela educação, enfim, cada vez mais se repassa responsabilidade para o município, mas repassa mico, e aquilo que realmente é muito importante para o município que é o nosso meio ambiente sem o qual nós não temos saúde, não temos condição para educar e esse é um problema de quando começar a funcionar o espaço dedicado aos helicópteros junto com a Usp, descendo um helicóptero a cada três minutos eu quero ver quem vai conseguir ficar lá dentro.

Então eu questiono o seguinte, com relação a ruídos nós temos uma legislação que cuida só de bar e restaurante, com relação à Câmara Municipal nós conseguimos legislar sobre igreja evangélica que representa 4% só até agora das multas aplicadas pelo “psiu”, fizemos uma lei recentemente. Lamentavelmente uma lei que não é abrangente, uma lei que não atende a cidade, mas foi feita exclusivamente para templos religiosos.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	630	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 41 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

SEM REVISÃO

Agora a responsabilidade do ruído aeronáutico é de fiscalização do DAC. Eu digo que isso é a mesma coisa que colocar raposa tomando conta de galinha. É um absurdo, quer dizer, nós não temos uma legislação que repasse autoridade para a Secretaria de Meio Ambiente.

Então eu acho que é o momento dessa comissão também surgir que se parta da comissão a iniciativa de ampliar os poderes da Secretaria de Meio Ambiente. Nós não podemos ficar discutindo muda de planta cada vez que se fala em meio ambiente, a sensação que se dá é que nós temos que ficar plantando árvore e quando se fala em meio ambiente aparece alguém plantando árvore na porta do seu estabelecimento.

A coisa é muito mais ampla. E nós ficamos sempre pontualmente resolvendo, é dia da árvore, então vamos lá e plantamos um pé de árvore, não pela Secretaria, mas essa é a visão que nós passamos para nossos filhos. E a coisa é muito mais séria.

Nós temos um aeroporto que funciona dezessete horas ininterruptamente afora os vôos de salvamento que são feitos pela madrugada, e não são poucos os vôos que vêm de Amil, Unimed e tantas outras empresas aéreas que operam pela madrugada quando tem salvamento de vidas e que é legítimo, mas eu acho que nós poderíamos ampliar o poder de fogo da Secretaria de Meio Ambiente, ampliar o poder de punição, de multas como eu sugeri aqui, quando nós discutimos a criação do fundo do meio ambiente, que nós deveríamos ter poder para aplicar multas em crimes ambientais, nós deveríamos criar, e eu propus e o líder do governo ficou de levar para a secretaria, a criação de uma ouvidoria do meio ambiente.

Não adianta ter uma ouvidoria só no município para tudo, nós precisaríamos ter uma ouvidoria no meio ambiente para discutir esse assunto de ampliar os poderes da Secretaria de Meio Ambiente para vetar algumas situações que possam criar impactos de vizinhança no que tange a ruídos e eu acho, nesse momento, de questionar a fiscalização pelo DAC dos ruídos que

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 631 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 42 TAQ.: KATIA COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01 SEM REVISÃO

eles mesmos provocam. Eu acho que é uma situação difícil da gente julgar, mas é no mínimo incoerente.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Eu queria também, na esteira do que V. Exa. Colocou, que como morador do bairro do Campo Belo, assim como o Sr. Antônio Cunha, presidente da associação do bairro, nós sentimos praticamente durante todo o período que o aeroporto está em funcionamento esse problema da poluição sonora.

Somente quem mora na região e principalmente quem mora nas rotas dos aviões sabe o transtorno que praticamente esse barulho ininterrupto, já que de minuto em minuto ou decola ou pousa uma aeronave, só quem mora lá mesmo para sentir na própria carne esse problema.

Agora, nesta comissão também foi levantado, por uma das pessoas que aqui esteve presente, a possibilidade de em algumas aeronaves se colocarem silenciadores, parece que hoje já existe esse equipamento, que até o Vereador Paulo Frange já se referiu em outra oportunidade, então eu acho que essa providência de colocação desse tipo de silenciador tem de ser adotada com a máxima urgência para pelo menos minimizar o problema de quem mora nas cercanias e principalmente nas rotas, embaixo das rotas desses aviões que pousam e decolam no aeroporto de Congonhas.

O SR. ANTÔNIO CUNHA – Apenas um detalhe. A maioria dos aviões a jato hoje são tracionados por um tipo de turbina que já é silenciosa, exceto esses jatinhos executivos cujos modelos são mais antigos e muitos deles ainda tem turbinas barulhentas assim como um modelo da Boeing, o Boeing 737-200, que ainda tem uma turbina mais antiga, mas com o passar do tempo esses modelos vão sendo extintos pela própria obsolescência do material.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 632 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 43 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

SEM REVISÃO

O problema não é tanto o barulho da aeronave, a aeronave hoje é muito mais silenciosa do que era trinta anos atrás, mas acontece que há trinta anos atrás havia uma quantidade muito menor de aeronaves a jato. Então o problema hoje não é a intensidade do barulho da aeronave, mas a extraordinária quantidade de aeronaves de baixo barulho passando ininterruptamente.

Naquele acidente que ocorreu lá no Campo Belo, às 6:30 mais ou menos a reportagem estava lá e não conseguimos gravar porque muito embora o barulho fosse pouco, passava de minuto em minuto, então não dava. Era impossível.

Então hoje não é o barulho da aeronave, mas a quantidade de aeronaves que passam que faz o mesmo efeito.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Bom, pediu a palavra o Sr. Odilon Guedes, eu só solicitaria que fosse breve, depois o Sr. Sebastião Gomes também pediu a palavra e queria que se alguém quisesse inscrever para falar que fizesse também com a nossa secretária.

Tem a palavra o Sr. Odilon Guedes.

O SR. ODILON GUEDES – Bom dia a todos. Eu sou administrador regional do Jabaquara onde está localizado o aeroporto de Congonhas. Queria parabenizar o estudo que a comissão está desenvolvendo que é de extrema importância para a nossa cidade.

Eu só vou dar uma informação que foi perguntada ao Secretário de Planejamento a respeito da construção de uma rua no aeroporto e que a Infraero havia pedido já no ano de 2000, tinha mandado dois ofícios para a regional, que na gestão anterior ela não respondeu e nós

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

T-1 a

T-19

Folha nº 633 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 44 TAQ.: KATIA

COMISSÃO: TRAFEGO AEREO

DATA: 25/09/01

SEM REVISÃO

recebemos um ofício dia 29 de maio a respeito da construção de uma rua interligando as Ruas Perdigão Nogueira e a Monsenhor Antônio Pepe que está sendo depósito de lixo e tem alguns barracos lá construídos e a solicitação é para fazer essa rua.

O que nós temos que informar é que na medida que recebemos esse ofício, agora na atual gestão, já mandamos limpar o local, mas o problema é que a cidade, quer dizer, você precisa manter uma fiscalização intensa, apesar de você limpar o pessoal vai lá e joga entulho de novo, mas nós estamos preocupados com isso.

Em relação a construção de novas moradias nós estamos fiscalizando e também fizemos um pedido à Secretaria da Infra-Estrutura Urbana, foi encaminhada dia 23 de julho, para que constasse no orçamento do ano que vem a construção da rua.

O que nós precisamos alertar é, o que todos sabemos, que a Prefeitura está numa situação bastante difícil do ponto de vista econômico financeiro dada a herança que ela recebeu, quer dizer, o pedido foi feito, não sei se vai ser atendido, dada a outras prioridades, mas inclusive uma das alternativas é a gente poder fazer uma associação junto com a iniciativa privada de ter a possibilidade das próprias empresas que utilizam o aeroporto construir aquela rua e aí nós logicamente faríamos toda a manutenção.

Então é essa a informação do ponto de vista que essa pergunta foi feita ao Secretário e eu que tenho essa informação porque o pedido foi feito para nós. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Ok. Gostaria de passar a palavra agora para o Sr. Sebastião Gomes do Nascimento que é chefe de gabinete do Vereador João Antônio e quero dizer também que além de mim e do Vereador Paulo Frange fazem parte dessa comissão também o Vereador João Antônio, o Vereador Devanir Ribeiro, o

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	634	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		
TRAFEGO AEREO		

FOLHA: 45 TAQ.: KATIA

COMISSÃO: TRAFEGO AEREO

DATA: 25/09/01

SEM REVISÃO

Vereador Roberto Tripoli e a Vereadora Ana Martins. Nesta Casa hoje estão se realizando várias comissões, inclusive comissões parlamentares de inquérito, e esses vereadores fazem parte de outras comissões, então, hoje eles não estão presentes, porém, o representante do Vereador João Antônio, o Sr. Sebastião Gomes do Nascimento tem acompanhado também os trabalhos dessa comissão e pediu a palavra, portanto, passo a palavra a ele.

Tem a palavra o Sr. Sebastião Gomes do Nascimento.

O SR. SEBASTIÃO GOMES DO NASCIMENTO – Obrigado. Bom dia a todos.

A gente queria mais uma vez colaborar com essa comissão, representando o Vereador João Antônio que entende que esse assunto é de muita relevância para o bom viver na cidade de São Paulo, portanto, eu queria fazer algumas considerações.

Eu acho que essa administração tem o lema de reconstruir São Paulo, acho que devemos caminhar para isso, mas também devemos adotar o lema de repensar São Paulo porque eu já ouvi aqui várias vezes o questionamento de alguns representantes do setor da aeronáutica perguntando se quem chegou lá primeiro, foi o aeroporto ou a cidade, quer dizer, é uma falta de compreensão do desenvolvimento da cidade.

Hoje nós nos deparamos com esse questionamento do aeroporto de Congonhas e basicamente uma coisa que incomoda muito a gente é a questão, que já foi levantada aqui, do barulho proveniente da quantidade de pousos e decolagens do aeroporto.

Nós já ouvimos nessa comissão análises de várias áreas pertinentes ao setor aeroviário que reconsideram que o aeroporto está sendo muito utilizado, que ele não tem capacidade para comportar todo tráfego aéreo que está sendo destinado a ele, por conta disso as empresas aéreas preferem que os aviões venham para o aeroporto de Congonhas porque é mais

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 635 21101 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 46 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

SEM REVISÃO

próximo da cidade e os passageiros acabam preferindo porque gasta menos táxi e tem uma série de comodidades pela localização dele

É bom que a gente reafirme mais uma vez que o aeroporto, eu acho que ninguém imagine desativar o aeroporto, mas o aeroporto é uma coisa que está tão dentro da cidade, no coração da cidade, que eu acho que faz parte da cultura de São Paulo. E acho que o aeroporto deve ser readequado para as condições da população, para diminuir o barulhos, para diminuir o risco, para diminuir o tráfego e para ser usado adequadamente.

Uma questão que eu discuti com o Vereador para a gente propor aqui para essa comissão, por exemplo, na questão do aeroporto especificamente do espaço físico, duas pessoas que vieram aqui um representante do DAC e um da Infraero teceram considerações sobre vários aspectos da ampliação e do conforto do aeroporto. Para os dois eu perguntei sobre a questão, que já foi levantada aqui pela Dra. Sandra, que é a questão de emergência, é uma questão de um plano civil para uma emergência, nenhum deles falaram disso, portanto, eu entendo que não há nenhum plano de emergência nem de defesa civil para qualquer acidente na proporção dos aviões que operam no aeroporto.

Portanto, a gente gostaria que no relatório do Paulo Frange ele fizesse essa consideração porque esse relatório vai para o Ministério Público, vai para o Ministério da Aeronáutica e a gente gostaria que fossemos enfáticos nessa questão porque têm vários aspectos do aeroporto que a gente tem que tratar. Mas enquanto nós não diminuimos e não adequamos ele para as condições da cidade de São Paulo, a gente tem que pensar nas catástrofes, nas desgraças que podem acontecer naquele aeroporto.

Eu estava vendo uma matéria da Revista Veja de dezembro de 98 em que simplesmente quatro aviões paralelos, um atrás do outro, aguardando um avião que está

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	636	do
Processo	2110K	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 47 TAQ.: KATIA

COMISSÃO: TRAFEGO AEREO

DATA: 25/09/01

SEM REVISÃO

decolando a cinquenta metros deles, quer dizer, sem nenhuma segurança. Se acontece um desastre ali, quantas pessoas pagariam com a vida?

Outra questão que nós devemos tratar é a seguinte, por enquanto essa comissão de estudos está levantando vários problemas e vai fazer uma série de indicações para o setor público para ver se tomam as providências, mas nós consideramos que se for necessário nós podemos propor uma CPI futuramente, pelo menos esse é o entendimento do Vereador João Antônio que pediu para propor aqui para vocês.

Outra coisa que a gente quer propor é que o aeroporto de Congonhas sirva apenas para ponte aérea que opera São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Brasília, isso também é uma indicação que nós estamos propondo para que se faça no relatório do Paulo Frange porque os vôos procedentes de outros Estados do Brasil podem perfeitamente utilizar o aeroporto de Cumbica porque não justifica que o cidadão que venha de Manaus ou de Salvador ou de Fortaleza esteja tão agoniado para chegar no centro de São Paulo que não disponha de mais vinte minutos para fazer o trajeto do aeroporto de Cumbica até aqui.

Aproveitando a presença do Odilon Guedes que é o administrador regional do Jabaquara a gente queria, se possível, um dia tratar de uma proposta, que já foi feita aqui não sei por quem, do prolongamento da pista.

Já que existe um problema no aeroporto, algumas questões podem ser propostas para amenizar as conseqüências. Uma questão era prolongar a pista para que permitisse que os aviões não tivessem que pousar apenas a cinquenta metros da cabeceira da pista. Quando eles estão pousando no aeroporto, ali próximo à 23 de Maio, naquele xadrez, que é um paredão, se houver uma emergência não tem muitas chances de se salvar.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 637 do
Processo 211/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 48 TAQ.: KATIA COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01 SEM REVISÃO

Então eu queria agradecer ao Presidente e deixar aqui nossa contribuição para a comissão.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Ok. Eu queria também anunciar a presença do Sr. Reinaldo Canto Pereira da Fundação Santos Dumont que está aqui conosco. Eu queria dizer para o Sr. Sebastião que essa proposta da CPI evidentemente é muito bem vinda, mas aqui na Casa, como nós todos sabemos, só podem funcionar cinco CPIs concomitantemente, essa foi a razão de nós propormos a comissão de estudos já que naquela oportunidade nós teríamos que aguardar todas as CPIs que estão em andamento e mais aquelas que propostas antes da nossa para que ela fosse votada.

Então nos pareceu, naquela oportunidade, que essa comissão de investigação, que não deixa de ser também, que é a comissão de estudos fosse, naquele momento, a mais viável e nós assim fizemos.

E queria dizer que, em cima do que o Sr. Sebastião acabou de dizer, uma das propostas colocadas aqui em relação ao tamanho da pista, até pelo Sr. Antônio Cunha, foi de que de alguma forma nós conseguíssemos uma área de escape para as aeronaves. Foi aventada aqui inclusive a hipótese, eu acho possível, de uma eventual desapropriação em algumas residências que estão no entorno, enfim, essa proposta foi levantada aqui.

Agora eu queria apenas ouvir alguma coisa do Sr. Carlos Alberto Camargo que é da empresa Praia Grande Construtora nos seguintes termos: nós estivemos no aeroporto de Congonhas, a comissão, o Vereador Paulo Frange, eu e mais outros vereadores, e nós constatamos *in loco*, inclusive a nossa visita que fizemos à torre de controle que existem algumas

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 638	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

FOLHA: 49	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 25/09/01	SEM REVISÃO

edificações, principalmente uma edificação do Ibis Hotel, que impede em parte de se controlar visualmente a movimentação das aeronaves no aeroporto de Congonhas.

Evidentemente que essa construção não está no cone visual, como eles dizem, de aproximação das aeronaves, porém, ela atrapalha as pessoas que trabalham na torre no sentido de visualização não por aparelhos, mas a olho nú.

Eu sei que evidentemente a construção desse hotel foi autorizada pelos órgãos competentes, mas nós gostaríamos de saber como foi feita essa autorização, por que secretarias ou organismos passou, qual foi o parecer dado a esse projeto para nós nos posicionarmos não só para essa construção, mas para eventuais outros projetos que sejam colocados na região do aeroporto.

O SR. CARLOS ALBERTO CAMARGO – Bom dia a todos. Agradeço pela oportunidade de estar participando dessa reunião.

Antes de entrar especificamente no assunto que é o motivo da sua pergunta eu gostaria de fazer algumas considerações que eu acho que são importantes.

Todos nós como cidadãos de São Paulo entendemos a problemática e a complexidade desse tipo de assunto pelas próprias opiniões que estão sendo dadas até agora.

Eu acho que com respeito da questão da instalação de equipamentos que ofereçam a melhoria para o usuário do aeroporto, por exemplo, hotéis e outros equipamentos que venham atender o visitante que vem a São Paulo eu acho que são extremamente importantes para a gente compreender a cidade como um todo.

É lógico que, como o Sr. Flores colocou na sua explanação, tem uma série de aspectos que são relevantes. Eu acho que um dos aspectos muito importante que eu parablenizo a

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 639	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

FOLHA: 50	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01		SEM REVISÃO

instalação e a forma com que está sendo feito, eu fui perguntado por isso anteriormente, tive a oportunidade de me expor através da imprensa quando fui questionado, é que nós temos que entender que São Paulo está passando por uma grande transformação, nós temos problemas extremamente graves em São Paulo.

Acho que se nós não encararmos os problemas e entender com profundidade a coisa nós vamos perder novamente oportunidades para os cidadãos de São Paulo, para a reposição econômica de São Paulo.

Hoje nós atravessamos uma fase de desindustrialização da cidade, como foi colocado pela representante da Secretaria do Meio Ambiente, que é extremamente saudável, e São Paulo está se transformando em serviços. E serviços representam boas qualidades, nós temos que deixar uma boa imagem da nossa cidade para quem vem nos visitar, para que retornem.

São Paulo hoje é um pólo cultural extremamente importante, é um pólo de comércio e acho que o aeroporto que nós temos hoje precisa ser melhorado e muito em todos os aspectos que foram levantados aqui.

E me parece que se a gente tiver a clareza, e me parece que estão tendo porque o debate é aberto e todos emitem as suas opiniões, nós vamos conseguir trazer investimentos para o aeroporto que melhorem a condição do entorno do aeroporto, do usuário, das pessoas que utilizam, das pessoas que lá trabalham, que tem ali o seu meio de vida.

E se não tivermos esse tipo de debate, essa clareza, essa transparência nas discussões, nós vamos perder oportunidades que virão para outros lugares porque seguramente a lógica que movimenta, eu não vou entrar no mérito da questão, mas a lógica que movimenta as decisões de investimentos nas melhorias das obras, de investimento no aeroporto parte do pressuposto de que há uma facilidade para que esse investimento venha.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 640 do
Processo 2110
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 51 TAQ.: KATIA COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01 SEM REVISÃO

E por que eu estou colocando isso? Porque eu acho que uma série de erros foram cometidos no passado e hoje nós estamos pagando o preço do erro do passado. Daqui para frente tudo aquilo que a gente puder trazer de bom para a cidade de São Paulo é extremamente importante para a melhoria da qualidade de vida, do emprego das pessoas, do desenvolvimento sustentado que a cidade precisa ter.

Acho que o turismo é uma coisa importante. As pessoas que vão para outras capitais, saem de São Paulo e as pessoas que vêm de outras regiões entram através dos aeroportos principalmente. Então acho que é extremamente positivo isso e estou inteiramente à disposição de colaborar com o que estiver ao meu alcance.

Com respeito a questão das autorizações. Eu não sou engenheiro, não sou técnico no assunto, mas todas as aprovações na Prefeitura passam por um procedimento através do Aprove e tal.

Nas áreas de influência dos aeroportos são necessárias autorizações da Aeronáutica e ela tem um mapeamento que determina os cones de aproximação tanto na decolagem como na aterrissagem e através desse parâmetro ela define a altura nas edificações. Ela basicamente se limita a esse tipo de autorização, verificar primeiro se a edificação em questão está dentro dessas áreas dos cones de aproximação e se não estiver quais são os limites de altura.

Objetivamente a obra a que o senhor se refere está exatamente em frente a uma passarela que liga os dois lados do aeroporto. Está paralela à Avenida Washington Luiz que está paralela à pista, quer dizer, então nenhuma aeronave poderá vir naquela direção, se vier é um erro muito grave que deve ter sido corrigido muito antes porque uma aeronave não pode vir na transversal, mas isso pode ocorrer por falhas técnicas etc. e tal.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	641	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 52	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
DATA: 25/09/01		SEM REVISÃO

Então basicamente nós estamos fora do cone, as autorizações foram feitas, nós temos uma limitação de altura que está rigorosamente dentro da legislação e tudo que for necessário em termos de documentos nós estamos inteiramente à disposição para apresentar da forma que precisar.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Ok. O Vereador Paulo Frange gostaria de fazer uma colocação.

O SR. PAULO FRANGE (PTB) – Eu quero colocar que nós precisamos discutir e repensar São Paulo amando São Paulo. Eu estou terminando uma CPI das coisas mais tristes da história da cidade de São Paulo. A cidade de São Paulo foi loteada sem nenhuma licitação, foi concedida por interesses políticos, áreas de 40, 50 mil metros, o subsolo perfurado por empresas que não são daqui, multinacionais à vontade, fizeram tudo que quiseram no subsolo, não pagaram um tostão, a própria Eletropaulo tem 800 mil postes em São Paulo, nunca pagou um tostão e cobra de terceiros um total, somando os terceiros todos, quase que onze reais por poste e não nos paga um tostão. Essa CPI vai trazer cerca de cem milhões por ano cobrando esse subsolo que esse pessoal deixou de pagar em São Paulo.

O que impressiona é o seguinte, São Paulo vem sendo transformado sim em serviços, só que as empresas não estão nem aí para São Paulo. Por que não estão? Não dão o menor respeito para a cidade de São Paulo. A sede fiscal não recolhe ICM aqui, a maior parte delas, não sei se é o caso do senhor, deixo para o senhor responder depois, o ISS é recolhido aqui em Barueri, não fica nada aqui.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 642 21101 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 53 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

SEM REVISÃO

Para São Paulo nós ficamos com os pobres, com os mendigos, com os viadutos superlotados, com a saúde que não existe, não tem a menor chance de melhorar a saúde porque não tem dinheiro, com as crianças para educar, mil escolas para cuidar, guarda civil metropolitana sem uniforme e as empresas recolhem todos os impostos fora de São Paulo.

Então aqui é um lugar muito bom para explorar serviços, mas para a cidade de São Paulo fica muito pouco. O aeroporto gera 8 mil empregos diretor, 12 mil indiretos, é realmente extremamente importante.

O que nós estamos insistindo nos últimos tempos é trazer para o empresariado que investe em São Paulo a consciência de tentar pelo menos recolher os impostos aqui, pelo menos o ICM que fique por aqui porque nós ficamos com 1% só desse ICM, já é muito. E nós temos ainda as empresas que aqui ganham dinheiro e implacam o seu carro no Paraná por causa do IPVA e nós não ficamos nem com os trocadinhos do IPVA. Então São Paulo só fica com o ônus, bônus nenhum.

Com relação à construção do Ibis, se o senhor ficar em cima da pista do aeroporto vai ver que o prédio tapou toda a visão do vale, não a rota de aviões, concordo, mas se o senhor olhar para o lado não vê mais nada.

Nós subimos na torre e é incrível, agora o senhor tem a visão de quem vem a noroeste, de quem vem de sudeste, que são as duas entradas, e olhando para trás tem um prédio de quase 50 metros, 48 ou 42 metros de altura que é o Ibis, construído em tempo recorde, as empresas constróem muito rápido em São Paulo e tira completamente a visão, concordo que não está na rota de entrada.

A minha discussão com o Sempla é que nós temos que revisar essa situação porque existe um princípio chamado princípio da razoabilidade que é aplicado em direito. Nós devíamos

53

FOLHA: 54

TAQ.: KATIA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 25/09/01

SEM REVISÃO

ser no mínimo razoáveis, ou seja, se pode colocar um prédio de 45 metros um pouquinho do lado do aeroporto, um pouquinho mais distante da pista, para que colocar tão perto. É muito complicado.

Eu estou questionando, eu gostaria de ver um, aqui tem gente que é da Infraero, eu queria que alguém me trouxesse um parecer negativo da Aeronáutica, por favor, para que a comissão possa anexar pelo menos um. Eu queria ver a Aprove negar alguma coisa, eu queria ver Sempla negar, bater o pé, jurar que não pode construir porque quando discute já está construído como é o caso da Rua Tucumã.

Então o que eu vejo é o seguinte, não sei o que acontece, o fato é que a gente não conhece não em São Paulo. Aqui nós fazemos tudo como queremos e fica tudo como está. Não há como destruir e depois a discussão na Justiça demora de dez, quinze, vinte anos e já está lá mesmo, mudou o governo, não há continuidade administrativa, ninguém de nós estaremos aqui discutindo esse assunto daqui a pouco e acabou, e morre a história.

Então o meu questionamento é exatamente no sentido de por que adensar muito próximo? Ninguém proíbe posto de gasolina do lado, mas para que, nós temos mais de dois milhões de litros de gasolina estocados em volta do aeroporto, mais seiscentos mil num tanque de gasolina exposto dentro do aeroporto e mais um monte de caminhão carregados para lá e para cá dentro da pista.

O problema é o seguinte: e o princípio da razoabilidade, será possível que nós não podemos ser menos técnicos e mais razoáveis. Eu não sou contra o Ibis, a minha situação é, será que não pode ser um pouquinho mais para lá. Essa é a minha dúvida, é a razão da qual estamos questionando isso nos últimos tempos.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº	644	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 55	TAQ.: KATIA	COMISSÃO: TRAFEGO AEREO
	DATA: 25/09/01	SEM REVISÃO

O SR. ANTÔNIO CUNHA – Apenas um esclarecimento. Não é bem verdade que ele não oferece perigo ao tráfego. Ele não oferece perigo ao tráfego de aeronaves de asas fixas que trafegam pelo cone de aproximação, mas oferece perigo ao tráfego de aeronaves de asas rotativas, que são os helicópteros, que trafegam transversalmente ao aeroporto e aquele onde ele está instalado era uma área de aproximação de helicópteros. Então aquele prédio corre o risco de sofrer um acidente com o impacto de um helicópteros porque os helicópteros são aeronaves menores, mais frágeis e mais sujeitas a acidentes.

Então no tráfego transversal isso vai prejudicar, eles vão ter que fazer uma grande volta, quer dizer, vai diminuir, estreitar um pouquinho a área de manobra dos helicópteros e algum deles, por ser um grande edifício de grande extensão, um belo dia algum helicóptero bate no edifício.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Ok. Eu acho também, embora não esteja no cone de aproximação, evidentemente que há de haver uma área que o avião, eventualmente, saindo da sua rota, possa com segurança pousar e não se chocar contra esses prédios que estão colocados nas proximidades.

Eu gostaria de pedir ao Sr. Carlos Alberto Camargo se pudesse remeter à essa comissão os documentos autorizativos dessa construção. Já que, pelo que consta, salvo o serviço regional de proteção ao voo, parece que esse serviço regional não teria aprovado, eu digo não teria porque não tenho certeza, mas os outros organismos aprovaram. Então eu gostaria que V. Sa. Remettesse para a comissão essa documentação.

O SR. CARLOS ALBERTO CAMARGO – Sim, perfeitamente.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 645 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 56 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

SEM REVISÃO

O SR. PAULO FRANGE (PTB) – Só a título de não cometer injustiça, de repente

eu estou sendo injusto. Onde é a sede fiscal da empresa?

O SR. CARLOS ALBERTO CAMARGO – Então nós vamos chegar lá. O senhor fez alguns comentários objetivos sobre a questão dos impostos. Todas as obras que são feitas no município de São Paulo são recolhidos os impostos sede da obra, então se você faz uma obra em qualquer município, o ISS é recolhido no município.

Segundo, todo investimento feito no empreendimento é um investimento feito por diversas pessoas e famílias que investiram para obter retorno da prestação de serviços e lá vão se gerar muitos empregos, todo serviço são recolhidos todos os impostos pela prestação de serviços pela hotelaria Acor, que é na verdade a administradora do hotel, quem vai operar o hotel, o empreendimento é a Acor com a marca Ibis, Ibis é uma marca, então todos os impostos com certeza serão recolhidos no município, isso faz parte da coisa.

A sede da nossa empresa é no Litoral, nos começamos em 1962 e atuamos basicamente no município de São Paulo, já atuamos em Guarulhos, atuamos em Bertiooga, no Guarujá, na própria Praia Grande. Eu sou cidadão paulistano, moro aqui, meus filhos moram aqui e estudam aqui.

Então a questão dos impostos seguramente são todos recolhidos aonde é a sede do município, e no futuro, nos próximos anos tudo que for gerado na hospedagem vai reverter para lá.

Com respeito a outras empresas que não fazem nada para a cidade, quer dizer, eu até com muita humildade e com bastante orgulho, como cidadão, estou fazendo algumas coisas pessoais, voluntárias etc. e tal e vou até remeter a vocês um trabalho que a gente está fazendo na

FOLHA: 57 TAQ.: KATIA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 25/09/01

SEM REVISÃO

região da Zona Leste nos postos de saúde, a gente está ajudando na instalação de um projeto de ginástica Lian Cun, que é uma ginástica de origem chinesa, em dezenove postos de saúde na Zonas Leste e nós nem aparecemos, não temos nenhum tipo de promoção em cima desse tipo de atitude.

Eu vou mandar para vocês porque eu acho que é um tema extremamente importante para a gente enxergar o conjunto da sociedade que a gente está inserido.

Nós também tivemos a oportunidade de fazer contato com a Infraero, que na verdade se a gente, não vai aqui nenhuma defesa ou ataque à nenhuma das pessoas que estão exercendo as suas atividades, mas a Infraero tem uma infinidade de problemas a tratar lá e a cabeça das pessoas que estão lá estão focadas naquele tipo de coisa. Então elas enxergam o mundo do ponto de vista da aeronave, assim como o arquiteto enxerga de um outro ponto de vista e cada um de nós tem uma visão.

Eu acho que esse tipo de debate permite que a gente realmente se coloque nessa questão e acho que a razão de ser da atividade de vocês, da Câmara é exatamente essa e por isso vim aqui com o maior prazer e assim que soube do assunto me coloquei à disposição com a sua assessora.

Com respeito também a essa questão, nós temos uma passarela na frente do aeroporto. É uma passarela que foi desenvolvida pelo arquiteto Vila Nova Artigas, ela está hoje sendo usada de maneira não muito adequada, está muito suja, mal conservada. A gente pretende fazer a reurbanização naquela passarela, fizemos todos os contatos com a Prefeitura. Aquela passarela está tombada pelo patrimônio histórico, a gente fez o contato através da Fundação Artigas, na pessoa do arquiteto Júlio Artigas, ele se interessou pelo assunto, tivemos reuniões na Secretaria do Planejamento com o Secretário Jorge Wil Heim, tivemos reuniões na Secretaria de

FOLHA: 58 TAQ.: KATIA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 25/09/01

SEM REVISÃO

Vias Públicas etc. e tal e nós estamos agora desenvolvendo um projeto para submeter à apreciação da Infraero porque o objetivo é que a passarela tenha equipamentos para deficiente físico que interligue no aeroporto e para o usuário que do outro lado também possa descer com o equipamento.

Tem ali hoje um comércio ambulante de origem duvidosa, com CD's sem recolhimento de direitos autorais, cigarros sem selos, via Paraguai, enfim, um comércio com que a gente convive no município, não vai nenhuma crítica, mas é uma constatação, e ali a gente pretende, sem ônus para os cofres públicos, também fazer as melhorias que forem autorizadas.

É bom ficar claro que a razão de ser de um equipamento de hospedagem em aeroportos, no mundo inteiro acontece isso. Você tem hotéis dentro dos aeroportos literalmente. Eu tive algumas oportunidades de, em função desse projeto, estudar o assunto então é praticamente comum reuniões em aeroportos, convenções em aeroportos e a facilidade é a ligação física, a pessoa tem que se locomover com uma malinha com rodinhas, quer dizer, não adianta a gente estar próximo, mas não estar ligado. Então a razão de ser foi essa.

Sem dúvida alguma toda pessoa que procura fazer alguma coisa na sua atividade, procura fazer o melhor possível. Eu não tenho capacidade técnica para discutir aeronave, não conheço o tema, mas todas as informações que a gente obteve antes e durante o processo, e nós procuramos nos aprofundar nesse assunto a partir do momento que a gente teve notícias dessa comissão e do assunto.

Não interfere em nada aquela obra do ponto de vista técnico. Eu não vou fazer nenhuma brincadeira de mal gosto, mas se o avião estiver naquela posição ou o helicóptero naquela posição, ele já caiu, quer dizer ali não é para estar mais naquela altura.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 648 21/01 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 59 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

SEM REVISÃO

Lógico que pode acontecer fatalidades, eu acho que temos que falar disso com muito cuidado, até por respeito à senhora que tem aí uma experiência pessoal muito forte, mas eu acho que nós temos hoje a questão tecnológica das aeronaves seguramente avançando. Tem muitos erros, tem muitos desmandos, a gente sabe disso, já escutamos aí até o exemplo do esparadrapo, mas tecnologicamente as aeronaves que vão se utilizar daquele tipo de equipamento dentro da cidade, tem que ser aeronaves preparadas para aquilo eletronicamente e acho que talvez o avião pequeno, o avião mais de uso rural ou de uso em pequenos aeroportos talvez não tenham equipamentos suficientes.

Os próprios helicópteros teriam que ter equipamentos que orientem o voo porque durante muito tempo a questão da neblina, da poluição, a cidade de São Paulo não oferece um voo visual adequado. Acho que, pelo que a gente tirou de informações, como eu disse não sou técnico no assunto, tudo é via eletrônica, via radares e tal. Então, espero que não aconteça nenhum acidente, desculpe se eu me alonguei, mas estou à disposição dos senhores.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Ok. Pediu a palavra também e acho que vai ser a última pessoa a usar o microfone porque o nosso tempo está se esgotando, Sr. Luiz Alexandre Lara da Prefeitura Municipal de São Paulo, gostaria que fosse breve justamente porque temos que entregar o salão para que outra comissão venha fazer sua reunião aqui.

Tem a palavra o Sr. Luiz Alexandre Lara.

O SR. LUIZ ALEXANDRE LARA – Muito obrigado Sr. Presidente, senhoras e senhores. Eu vou ser breve na verdade para estabelecer e dividir com os senhores uma postura

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
T-1 a
T-19

Folha nº 649 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 60 TAQ.: KATIA
DATA: 25/09/01

COMISSÃO: TRAFEGO AEREO

SEM REVISÃO

que a Prefeitura de São Paulo, nesta administração, está assumindo o protagonismo desse assunto tão importante para a cidade.

Já fizemos algumas reuniões internas intersecretarial para que pudéssemos estabelecer uma compreensão comum a respeito da problemática e do complexo de atividades que envolve a questão aeroportuária na nossa cidade e naturalmente as implicações que podemos perceber existam estrategicamente em relação aos outros aeroportos importantes também e vizinhos da nossa cidade e pertencentes à megametrópole como foi aqui exposto.

A Prefeitura está imbuída da sua responsabilidade, está concordes com tudo que vem sido discutido pelos vários atores, com os vários interesses envolvidos nesse assunto. Estamos extremamente envolvidos, como eu disse, e partícipes e queríamos aqui congratular a iniciativa dessa comissão e dizer que a Prefeitura que foi sempre o poder local ausente do assunto em outras épocas, hoje ela está colocando sua intenção política, a sua determinação enquanto administrador público dos seus técnicos, do seu corpo competente, diga-se de passagem de técnicos que existe sim dentro da Prefeitura de São Paulo, e dizer que se antes não houve intervenção precisa do poder local nesse assunto, os tempos são outros e a responsabilidade está sendo assumida com todas as letras. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Rogério Shkair Farhat – PSD) – Eu queria agradecer a todas as pessoas que vieram aqui participar da reunião, agradecer aos telespectadores já que essa reunião está sendo transmitida direta pela TV Câmara. Quero agradecer aos funcionários da TV Câmara por terem nos possibilitado levar aos residentes da capital a problemática do aeroporto de Congonhas.

4714 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.

T-1 a

T-19

Folha nº 650 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 61 TAQ.: KATIA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 25/09/01

SEM REVISÃO

Como vocês verificaram nós não estamos contra ninguém, nós estamos a favor da cidade de São Paulo, o aeroporto de Congonhas é um dos problemas da cidade de São Paulo. Nós temos que debater esse problema, nós temos que acolher as propostas, nós temos que fazer propostas também no sentido de que esse aeroporto possa continuar funcionando, mas com segurança. Muito obrigado a todos e boa tarde.

Está encerrada a sessão.

* * *



Folha nº 651 21/01 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

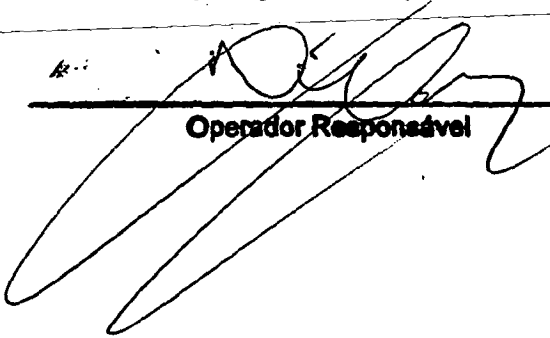
SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
SERVIÇO REGIONAL DE PROTEÇÃO AO VÔO DE SÃO PAULO

PARECER:	Número: 298 /DO-ATM/ 0864	Emitente: SRPV-SP
	Data: 01/04/99	Solicitante: SERENG-4
Assunto: construção de edifício residencial		
1 - Objetivo: Análise para construção de edifício 2 - Doc. Analisados: 2.1 Requerimento: da PRAIA GRANDE CONSTRUTORA LTDA. 2.2 Plantas constantes no processo Prot MAer nº 3524/0647/99 2.3 Portarias n.º 1.141/GM5, de 08 Dez. 87 e n.º 06/2EM de 11 Fev. 94 3 - Doc. Anexados: Não há. 4 - Dados: Localização: Rua Baronesa de Bela Vista Município: São Paulo - SP; Altitude da base: 777,00 m; Altura do edifício: 42,49 m; Altitude do topo: 819,49 m. 5 - Análise: Analisando a documentação fornecida, à luz do que prescreve as instruções baixadas pelas Portarias n.º 1.141/GM5, de 08 Dez. 87 e n.º 06/2EM de 11 Fev. 94, verificou-se que o referido edifício não constituirá obstáculo à navegação aérea, por encontrar-se abaixo da Área de Transição do Plano Específico da Zona de Proteção do aeródromo de Congonhas. 6 - Conclusão: De acordo com os procedimentos de tráfego aéreo este Serviço é de Parecer Favorável, desde que a implantação de antenas, para-raios e etc não ultrapassem a cota 820,00 metros e devendo o edifício ser sinalizado com luzes de baixa intensidade no topo. 7 - Ação Recomendada: Não há		
Elaborado por: José Amácio de Souza Mendes - MAJ ESP CTA Ch da S-ATM		Aprova: Ricardo Mogueira da Silva - CEL AV Ch do SRPV-SP

0647 99

Fax recebido da Dra. Ana A'vila, do
Gabinete do Ver. Paulo Franze em
25/09/01, às 12h10min. Nº 11068

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DEPTO. DE DOCUMENTAÇÃO E INFORM.
SEÇÃO DE GRÁFICA E REPROGRAF.
Certifico que a presente cópia é autêntica.



Operador Responsável



Ofício nº 937/2001/SEMPA.G

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - PMSP
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO - SEMPLA

Folha nº	652	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

São Paulo, 24 de setembro de 2001.

Senhor Presidente

Em atenção ao Ofício CTEAC nº 045/2001, informo que após pesquisa em nosso Departamento de Planejamento e Normatização Territorial/DEPLANO, não foi localizada nenhuma proposta de Operação Interligada para o referido empreendimento, devendo tratar-se portanto de aprovação de edificação dentro do disposto na Lei nº 11.228/92 – Código de Obras.

Desta maneira, sugiro que seja consultada a Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano/SEHAB sobre a matéria.

Sem mais, sou cordialmente

JORGE WILHEIM

Secretário Municipal de Planejamento Urbano

Excelentíssimo Senhor
Vereador Dr. FARHAT

DD. Presidente da Comissão Temporária de Estudos para
Analisar Graves Problemas Relacionados ao Tráfego Aéreo
No Aeroporto de Congonhas

/csc.

Receido.

27/09/01

16h 35 min.

911068



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 653 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

**EXTRATO DA ATA DE INSTALAÇÃO DA COMISSÃO
TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR
GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS AO
TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS
(PROCESSO RPP Nº 0021-2001)**

Aos vinte e um dias do mês de agosto do corrente ano, às 10 horas na Sala Tiradentes, 8º andar desta Edilidade, reuniu-se a Comissão Temporária de Estudos para analisar graves problemas relacionados ao Tráfego Aéreo no Aeroporto de Congonhas, constituída na forma regimental, no dia 20 do mês de junho do corrente. Por força da autoria do RPP 0021/2001, figura como Presidente o Vereador Dr. Farhat - PSD. Foram indicados pela Comissão de Administração Pública os Vereadores João Antonio - PT e Roberto Tripoli - PSDB, pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente a Vereadora Ana Martins - PC do B e pela Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica o Vereador Devanir Ribeiro - PT. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, considerou instalada a Comissão e expôs os motivos e objetivos que nortearam sua iniciativa. A seguir, deu a palavra aos membros. Como relator foi aclamado o Vereador Paulo Frange. Em seguida o Senhor Presidente retomou a palavra, determinou que a transcrição da gravação das reuniões seja considerada a ata dos trabalhos, cedeu a palavra às autoridades presentes, bem como aos representantes de entidades convidadas e abriu discussão para a definição de procedimentos e calendário de atividades, concluindo-se pela realização de reuniões ordinárias todas as terças e sextas-feiras, sempre pela manhã na Sala Tiradentes.

Dr. Farhat, Presidente
Paulo Frange, Relator
Roberto Tripoli
Irineu Bosqueiro Filho, Secretário

Publicado no DIÁRIO OFICIAL

de 28, 09, 01

página 056, coluna 03

11068



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 654 21/01 do
Processo _____
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS (PROCESSO RPP Nº 0021-2001)

ATA DA 9ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS (PROCESSO RPP Nº 0021-2001)

Aos vinte e oito dias do mês de setembro do corrente ano, às 10 h, na Sala Tiradentes, 8º andar desta Edilidade, reuniu-se a Comissão Temporária de Estudos para analisar graves problemas relacionados ao tráfego aéreo no Aeroporto de Congonhas. O Sr. Presidente anunciou autoridades e convidados presentes tendo, em seguida, passado a palavra ao Sr. Carlos Camacho, representante do Sindicato Nacional dos Aeronautas, que realizou exposição sobre tópicos relacionados ao tema desta Comissão. Ao longo da exposição, houve questionamentos e debates com colaboração dos presentes. A íntegra da reunião consta da transcrição da gravação que é o teor da presente ata, como determinado pela Presidência. Eu, Irineu Bosqueiro Filho, Secretário, lavrei o presente termo que vai assinado por todos os membros presentes e por mim.

Dr. Farhat, Presidente

Paulo Frange, Relator

João Antonio

Irineu Bosqueiro Filho, Secretário

Processo 655 21101 do
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

COMISSÃO DE ESTUDOS – TRÁFEGO AÉREO

MEMBROS: FARHAT - PRESIDENTE

PAULO FRANGE

ROBERTO TRÍPOLI

JOÃO ANTONIO

ANA MARTINS

DEVANIR RIBEIRO

**ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA REALIZADA NA CÂMARA
MUNICIPAL DE SÃO PAULO EM 28 DE SETEMBRO DE 2001.**

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	656	do
Processo	21101	
Irineu Bosquelro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 2

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

O SR. PRESIDENTE (Farhat – PSD) – Está aberta a sessão da nossa Comissão que propõe examinar os problemas relacionados à segurança do Aeroporto de Congonhas.

Queremos registrar a presença do Vereador Paulo Frange, Relator desta Comissão; do Sr. Carlos Camacho, do Sindicato Nacional dos Aeronautas que hoje fará uma explanação; de Jorge Henrique da Rocha e Silva, da Infraero; do Sr. Eduardo dos Santos, da Prefeitura Municipal de São Paulo; do Sr. Walter Heitor Cadore, Major do SRPV de São Paulo; do Sr. Hélio Severino da Silva Filho, Tenente Coronel Aviador do SRPV de São Paulo; do Sr. Antônio Cunha Nascimento Heitor, Presidente do Movibelo – Movimento de Moradores do Bairro do Campo Belo; do Sr. Sebastião Gomes Nascimento, do Gabinete do Vereador João Antônio, membro desta Comissão; da Sra. Sandra Assali, da Associação Brasileira de Parentes das Vítimas de Acidentes Aéreos; de Pedro Luiz Fonseca, da Seab e de Ricardo Guerra Flores, consultor.

Hoje, teremos a satisfação de ouvir o Sr. Carlos Camacho que esteve, como os demais, sempre presente nas reuniões que aqui fizemos. Ele é Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas e já remeteu a esta Comissão um estudo muito importante que examina os problemas do Aeroporto de Congonhas, na área de segurança.

Gostaria, em cima desse estudo, que S.Sa. nos encaminhou que nos fizesse uma explanação e que para nós, da Comissão, principalmente para o Vereador Paulo Frange, que fará o relatório final desta Comissão, certamente será muito importante.

Tem a palavra o Sr. Carlos Camacho, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº 657	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

FOLHA: 3

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

O SR. CARLOS CAMACHO – Muito obrigado, Presidente, mas o Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas é uma mulher. É a comissária Graziela. Eu sou membro do Conselho Fiscal e da Diretoria de Segurança de Vôo do Sindicato.

Nós, enquanto Sindicato Nacional dos Aeronautas, procuramos estar presentes em todas as atividades desta Comissão. Evidentemente, temos as nossas dificuldades, porque grande parte de nós voa e fui guindado pela diretoria do sindicato a esta Comissão para acompanhar, de perto, este trabalho. A gente tem procurado contribuir.

Este “insite” foi somente uma mera contribuição, quer dizer, tudo que temos debatido nestes últimos tempo tem evidenciado uma melhor procura do Aeroporto de Congonhas, ou seja, melhorar as condições principalmente no que diz respeito ao entorno. Na verdade, isso foi uma promessa que tinha feito a nossa prezada doutora de, mais ou menos, ilustrar a respeito do que significava o (?) e uma explanação e aproveitei para embutir mais alguma coisa. Na verdade, cada vez que a palavra me era dada nos trabalhos da Comissão procurava sempre agregar algum valor ou até naqueles contatos indiretos a gente procurava agregar algum tipo de valor.

Entendo, enquanto representante de uma categoria que está diretamente ligada com o ambiente profissional, com o setor aéreo, com o transporte aéreo que o Aeroporto de Congonhas é só um aeroporto da Cidade de São Paulo que oferece problemas. Na verdade, os três grandes aeroportos de São Paulo oferecem problemas, mas o nosso foco aqui é o Aeroporto de Congonhas.

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	658	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 4	TAQ.: MOLA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 28/09/01	SEM REVISÃO

A gente procurou localizar os problemas existentes relacionados com o Aeroporto de Congonhas e procuraremos também sugerir possibilidade de soluções, buscando um grau de eficiência de bom nível.

Entendo que temos que tomar o Aeroporto de Congonhas chegando nele. Saímos aqui da Câmara Municipal, estamos nos dirigindo ao Aeroporto de Congonhas, fazendo uma viagem mental e vamos para algum lugar. Então, o grande problema que se apresenta no momento hoje no Aeroporto de Congonhas está fora dele, que é o transporte chegando ao movimento de veículos, táxis, aquela farra do boi que os taxistas fazem ali principalmente nas sextas-feiras, inviabilizando o aeroporto sobremaneira e aí temos um organismo do município que tem responsabilidade para com esse movimento de veículos. Então, quando eles formam fila tripla lá, não é major, ninguém anda, ninguém sai, ninguém chega e vira uma ditadura dos taxistas. Eles estão fazendo o papel deles: buscando ganhar o seu dia a dia, o seu ganha-pão, mas fica complicado quando eles inviabilizam o Aeroporto de Congonhas. Então, quem chegou levou em algum momento de sua viagem de 30, 35 a 40 minutos para lá chegar, leva de uma hora a uma hora e meia para de lá sair. Esse é um grande problema e acho que a Comissão evidentemente está prestando atenção para isso.

Um outro problema que também observamos no Aeroporto de Congonhas é o volume do tráfego aéreo, o número de operações. Logo na abertura dos trabalhos desta Comissão, um dos nossos colegas do DAC disse que havia até a possibilidade de se aumentar o número de operações em Congonhas. Naquele momento, “colei na cadeira” – e é uma expressão que todo piloto usa. “Colei na poltrona”, porque se aumentar mais ainda – e hoje são em torno de 228 mil operações/ano para 240 mil – a gente não vai conseguir respirar, porque vai ser tanto monóxido de carbono e rastro de motores saindo e chegando a São Paulo que aquele entorno vai

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº 659	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

FOLHA: 5	TAQ.: MOLA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 28/09/01	SEM REVISÃO

ficar irrespirável. Estou brincando evidentemente, porque é só para agregar. Mas, na verdade, temos que entender Congonhas não aumentando o número de operações, mas sim diminuindo, decrementando.

A Organização de Aviação Civil Internacional recomenda para aeroportos do modelo, do tipo do Aeroporto de Congonhas mais ou menos em torno de 195 mil operações. Eles têm um boletim e o Departamento de Transportes Americano que sugere, como recomendação, que aeroportos que tenham a mesma característica de Congonhas não ultrapassem em 195 mil. Se estamos hoje com 228 mil, decrementou, pois parece que o DAC diminuiu um pouco o número de operações gerais, no nosso entendimento talvez tivéssemos que centrar fogo mesmo nessa limitação que a própria ICAO, que a própria OACI sugere, ou seja, 195 mil operações/ano. Se trouxermos para esse número o aeroporto vai ficar bem mais confortável.

Evidentemente, há uma série de demandas que só virão como complicadores, porque existem interesses comerciais e, como dissemos, Vereador Paulo Frange, existe interesse público e interesse do público. O interesse público é um. Temos, por exemplo, o Aeroporto de (?), em Londres, na Inglaterra, que no momento da construção do quinto terminal a população foi consultada, havia plebiscito e, por incrível que pareça, aprovou com 56 ou 59% dos habitantes em torno do aeroporto concordando com a construção do quinto terminal. Então, temos – e existe matéria a respeito disso, está documentado e tudo mais – essa característica. De repente, o interesse público é um, mas o do público é outro. Talvez tenha muita gente ali no entorno que viva do aeroporto. Isso tem, evidentemente, que ser considerado.

Talvez tenhamos que considerar – e esse é um ponto que a Comissão no meu entendimento também poderia centrar fogo – Congonhas como um aeroporto que sirva para operação de aeronaves que não ultrapassem o limite de mil quilômetros de raio em torno de São

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	660	do
Processo	211/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 6

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

Paulo. Quer dizer, hoje temos aviões saindo para Fortaleza, para Belém do Pará de Congonhas. Talvez esse seja um ponto, um fator a agregar que se considere Congonhas colocando a ponta seca do compasso na Cidade de São Paulo e no entorno de mil quilômetros atingiria fatalmente Confins, Brasília, Galeão e Santos Dumont, Curitiba, Florianópolis, Porto Alegre, Ribeirão Preto, Londrina e “n” cidades que já são atendidas hoje. Evidentemente, se baixarmos para 195 mil operações isso acabará sendo cumprido naturalmente, isso acabará ocorrendo.

Uma medida que o DAC já tomou e que foi bastante interessante foi dar um prazo para as oficinas que atuam no Aeroporto de Congonhas se deslocarem para fora de São Paulo. Foi a última informação que tive num dos trabalhos da Comissão que tivemos aqui. Temos “n” localidades que poderiam muito bem ser dissolvidas, atenderiam principalmente o interesse dessas oficinas que são Sorocaba, Jundiaí, São José dos Campos, Bragança Paulista, Botucatu que é a minha cidade natal – e está um pouco longe.

Outra coisa que seria interessante de se considerar também: deslocar toda e qualquer operação de helicóptero para o Campo de Marte. Aí tem uma explicação, aí até tem um entendimento interessante. O helicóptero é uma aeronave de asa rotativa. Ele voa em função do movimento da sua hélice superior, que é uma asa na verdade, aquilo não é uma hélice, mas uma asa. Ele tem um ponto interessante para quem voa e para quem não voa de helicóptero – e sei por conta de alguns estudos: ele tem a tal da curva do homem morto. O helicóptero precisa de uma distância, onde inicia a sua decolagem correndo para ganhar velocidade para ele, se ele tiver uma parada de motor, conseguir fazer o alto planeio ou a auto-rotação sem causar um acidente ou vitimar as pessoas que estejam naquele helicóptero.

O Campo de Marte tem uma característica interessante: ele tem essa zona de escape para o helicóptero – e usamos essa expressão – que fatalmente e com certeza vai contemplar essa tal

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	661	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 7

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

curva do homem morto. Então, todos os helicópteros poderiam operar no Campo de Marte. Ele seria bastante interessante se se considerar isso e não aquilo que está sendo proposto aí, se não me engano, pela Secretaria de Planejamento de São Paulo. Hoje, o colega não está aqui, mas é simplesmente eliminar as operações do Campo de Marte. Não, o Campo de Marte é um aeroporto interessante. Desativá-lo fere o interesse do público. Então, poderíamos carrear todos os helicópteros para o Campo de Marte. Seria uma sugestão do sindicato.

Outra coisa, quanto à aviação geral que opera no Aeroporto de Congonhas, esse é um complicador porque eles têm limitações, por conta de “slots” – e eles não têm que ficar concorrendo a “slots”, à chegada e à saída. Fazendo um parênteses, um problema o DAC já eliminou: aeronaves que operem com um piloto só não se aproximam e não pousam mais em Congonhas. Essa foi uma grande medida, um ponto muito interessante.

Fechando o parênteses e voltando à questão da aviação em geral seria interessante considerar o deslocamento da aviação geral para aeroportos na proximidade de São Paulo, como São José dos Campos, Campinas e aí tem outro ponto que virá numa sugestão mais adiante que talvez contemple a realidade desse pessoal que vai se deslocar... e aviação geral são os “leaders”, os jatos executivos, os aviões de menor porte, mas que têm um certo volume ainda. Hoje em dia têm, apesar das dificuldades econômicas e o ruído.

Aliás uma coisa que o sindicato não está tomando atenção é a questão do ruído, porque tem “n” organizações cuidando disso que a gente não se aprofundou nesse ponto dos ruídos. A gente foi mais nessas questões técnicas e basicamente operacionais.

Considerando as limitações de ambas as pistas do Aeroporto de Congonhas, no que diz respeito a uma decolagem interrompida ou a um pouso mal sucedido, os senhores sabem muito bem que em Congonhas, em nenhuma das pistas, temos a que vulgarmente se chama de

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	662	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11053		

FOLHA: 8

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

área de escape, zonas de escape. Há um nome inglês que se chama “stop way” e “clear way”. Em não tendo essa zona de escape, essa área de escape, fatalmente o aeroporto teria que ser decrementado na sua utilização ou parte dele reservada para funcionar dessa forma. Essa é a zona de escape da cabeceira 17, que é o oposto, e esta do lado de cá no sentido da Washington Luiz que seria a zona de escape da cabeceira 35 para quem decola com o Jabaquara na cauda. Impossível, porque aí a pista ficaria deste tamanho, considerando 300 ou 400 metros de zona de escape.

Qual seria o procedimento correto então? Aumentar a pista. Como? Em São Paulo é praticamente impossível. A extensão seria um viaduto indo por cima do Jabaquara, outro viaduto indo por cima da Av. Washington Luiz, indo na direção de Moema. Então, praticamente impossível.

Talvez seja uma sugestão bastante tola, mas ela é uma sugestão: considerar o fato de que em aeroportos fora do Brasil – e temos o aeroporto nacional de Anápolis que tenho certeza que tem – tenham redes de contenção. Talvez tenha um outro nome técnico para isso que eu desconheça, mas seria um fator a favor para contemplar a falta, a inexistência da zona de escape, da área de escape, ou seja, uma rede de contenção. A maior parte dos leigos entende que uma aeronave pousando é o grande problema. Sim, ela é o grande problema se, por exemplo, num dia de chuva ela ultrapassar os limites da pista por falta de hidroplanagem, mas o grande problema na verdade é a aeronave que está decolando. O piloto tem de três a quatro segundos para tomar uma decisão de permanecer na pista. Se ele tomar a decisão errada de permanecer na pista, quando na verdade ele deveria ter prosseguido no vôo, prosseguido a sua decolagem, colocando a aeronave voando – e está previsto que uma aeronave com dois motores voe apenas com um motor só, sai de fábrica já gabaritada para isso e homologada para tal -... não há

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº 663 21101 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 9

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

problema algum. Uma aeronave que está voando com um motor só, no meu entendimento particular, não está em emergência; está numa situação anormal, não em emergência. Emergência é se ela estiver com fogo, perdeu o motor e está com fogo. Aí é complicado, mas se ela perder o motor, ela vai cumprir o gabarito. Ela vai fazer a aproximação de retorno ou por visual, ou por instrumento e vai pousar com segurança ou vai para o seu destino mais próximo, como Campinas, São José dos Campos, Guarulhos e vai pousar com segurança. O grande problema é para a aeronave que está decolando. Então,...

O SR. – A sua decisão na decolagem é em relação a uma velocidade e a uma segunda velocidade. A primeira velocidade e a segunda velocidade tem a ver com o comprimento da pista. Se o senhor pudesse explicar...

O SR. CARLOS CAMACHO – Temos três velocidades básicas numa decolagem: uma delas é a V1, que é a velocidade de decisão, onde o piloto decide se vai permanecer na pista ou não. Antes dela, tem uma outra que é a de 80 nós, mas vamos considerar essa e a decolagem em si. Então, existe a decolagem de segurança. Naquele momento, o piloto decide: vou parar o avião a partir daqui. Aí aborta a decolagem, interrompe a decolagem, reversor ao máximo, freios também e é nessa velocidade. Nesse ponto é que acontecem os três ou quatro segundos que o piloto tem que tomar uma decisão, porque se ele passar da V1 é provável que não permaneça dentro dos limites da pista. É provável, não é certeza. Mas quando nós trabalhamos com seguro de tráfego aéreo temos que considerar que ela não permanecerá nos limites da pista. Então, nessa velocidade que é a primeira velocidade importante, a V1, o colega vai ter que decidir: se continua a decolagem ou se a interrompe. A gente até usa uma expressão

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	664	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 10

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

bastante chula, mas ela é bastante pertinente: ela aborta a decolagem. Então, é ali que a gente resolve ou não abortar a decolagem. Se o colega decidiu errado, três segundos depois ele já está... passou da velocidade de decisão e aí o interessante seria prosseguir na decolagem. Mas aí estamos lidando com seres humanos, movidos a “n” variantes. De repente, o colega não tomou a decisão que deveria ter tomado aí vai tentar ficar na pista e talvez não consiga.

A segunda velocidade é a de rotação em que se tira o avião do solo, ele vai paulatinamente tirando o seu trem de pouso do chão e vai voando. Estará praticamente voando.

A terceira velocidade é a V2 que é a de segurança, a velocidade mínima que se deve manter após a decolagem.

Essas são as três velocidades básicas.

Ainda considerando a pista, como um todo, uma pista que fatalmente o cálculo da velocidade vai levar em consideração o comprimento da pista e essa velocidade, V1, vai ser tanto mais distante para uma pista longa, ela vai acontecer bem mais distante da cabeceira do que para uma pista mais curta, do que para uma pista mais curta e que deverá acontecer o mais próximo possível da cabeceira por conta exatamente desse momento de decisão. Então, essa é uma velocidade muito importante e quem voa, sabe que ela é importante.

Na questão da rede de contenção, tenho certeza que ela tem esse nome técnico, mas tentei rastrear o nome correto e não consegui. Vamos ficar mesmo com o tal nome rede de contenção. Qual o custo da rede de contenção? Não sei, mas é bem menos do que o custo de uma única vida humana. O detalhe interessante: hoje, com a tecnologia avançada como está essas redes têm um sistema operacional absolutamente perfeito. O próprio piloto pode dar o comando de dentro do avião, através de um toque no ptt do microfone; talvez até tenha o sistema de controle remoto, que desconheço, que arma a rede, ou seja, se ele percebeu que o avião não vai

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº 665 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 11

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

parar dentro dos limites da pista e tem as marcas na pista, se ele passou daquela marca pode comandar a rede e ela praticamente abraça o avião e não teremos acidentes do tipo um avião caindo naquele abismo que observamos nas duas cabeceiras. Até quando o ônibus de transportes parou, os senhores puderam ver bem que é uma “pirambeira” mesmo como se diz no interior, em Uberaba e em Botucatu também. É que hoje a gente ainda não falou de Uberaba.

Quem seria o órgão competente para que a Comissão se dirigisse a respeito dessas redes? Entendo que é a Infraero.

Qual seria o prazo de instalação dessa rede ontem? Imediatamente.

Saindo desse ponto que entendo como concluído e entrando para o decremento do nível de ruídos das aeronaves que decolam de Congonhas, aí entra o senhor, major, que é a questão da Diretoria de Eletrônica e de Proteção ao Vôo, até onde vai o meu conhecimento – e me desculpem se estiver equivocado, porque não opero em Congonhas, mas em Guarulhos – não temos procedimentos de abatimento de ruídos para Congonhas. Então, não temos “noise abatement”, que é o abatimento de ruídos ou atenuação de ruídos para o Aeroporto de Congonhas. Aí, vendo do lado da empresa, o procedimento de abatimento de ruídos ou atenuação de ruídos fatalmente acaba incrementando o custo da empresa, porque a aeronave vai ter que voar mais tempo na linha de decolagem e quem vai cuidar disso é a Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo que tem feito um bom trabalho, mas ela só vai se mexer – a DEPV ou a SRPV, no seu caso – se cobrarmos uma posição. Enquanto não cobrarmos, eles farão o procedimento do gabarito padrão, estão fazendo o trabalho deles. Eu convivo diretamente com esse pessoal, não tenho queixas. Agora, se não cobrarmos o major aqui ele não levará uma posição lá para cima. Temos que firmar uma posição aqui e aí o major vai poder tomar providências.

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº 666 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 12

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

Vejam, por exemplo, Brasília: durante muito tempo decolamos da pista Uno-Zero e, se não me engano, hoje é Uno-Uno e ao longo dos anos foi aumentando o número de casas num bairro na cabeceira oposta da que a gente decolava. Não tenham dúvidas, fizeram um trabalho lá, etc... e em Brasília é tudo mais fácil e num instante da DEPV habilitou um procedimento de atenuação de ruídos e hoje você decola de Brasília, a 500 pés já inicia uma curva à direita e não passa na zona habitada ou passa bem distante dela, mas não passa ali com os motores atacados, principalmente na época em que operavam os 07s, aqueles aviões pesados que decolavam pesados e saíam raspando barriga mesmo, com quatro motores atacados, motores jatos puros, que faziam uma barulheira enorme. O pessoal, os residentes do entorno ali cobraram uma posição, a DEPV foi lá e elaborou um procedimento de atenuação de ruídos que está valendo até hoje.

O SR. WALTER HEITOR CADORI – O ex-Presidente Collor tinha lá uma casa...

O SR. CARLOS CAMACHO – A Casa da Dinda...

O SR. WALTER HEITOR CADORI – Esse foi um grande impulso.

O SR. CARLOS CAMACHO – Foi um grande impulso. É verdade, major.

O SR. – A atenuação de ruído com esse procedimento, como acabou de dizer, em quantos por cento mais ou menos?

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº 667	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

FOLHA: 13

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

O SR. CARLOS CAMACHO – Major, pode me ajudar nessa? Em quantos por cento seria a atenuação?

O SR. WALTER HEITOR CADORI – Acho que a pergunta não é por aí. É o seguinte: o comandante acabou de dizer que uma coisa é aproximação e a decolagem serem sempre exatamente na mesma posição e o abatimento de ruído tenta resolver a frequência do ruído e não o volume do ruído. Quanto ao volume do ruído, os pilotos não concordam com todos os procedimentos que possam ser propostos. Por exemplo, chegar bem alto no aeroporto ou muito próximo e baixar mais rapidamente. Existem, eventualmente, problemas ou não. Com isso, você estaria sobrevoando a cidade num nível mais alto e só muito próximo do aeroporto você estaria descendo. Na decolagem, você também pode propor várias coisas: o ângulo de subida ser maior, a potência do motor ser retirada a partir de um certo ponto e principalmente sobrevoar áreas diferentes da cidade. É mais fácil, na decolagem, até porque você pode ir para o sul que é uma coisa, para o norte é outra e em vez de sobrevoar sempre a mesma área da cidade essa curva é feita antes. Existe também a possibilidade de aproximar do aeroporto por rotas diferentes. São sistemas de aproximação que não pressupõem que o piloto sobrevoe uma reta sempre absolutamente idêntica. Isso precisa de equipamento de terra também, sistemas de aproximação diferenciados e tal. Agora isso resolve o que no outro dia o colega estava dizendo: não é só o ruído pontual, mas é a frequência. Uma coisa é um avião sossegado, quieto passando a cada dois minutos na minha cabeça e essa frequência atrapalha. Acho que o “noise abatement” é para resolver mais a frequência do que o ruído e do “noise abatement” não podemos nos esquecer que faz parte também o aeroporto fechar das seis às 10 da noite, e isso é “noise abatement”, “lato senso” e também faz parte não deixar voar aeronaves com um nível de ruído acima do

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	668	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 14

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

necessário. Por exemplo, nos Estados Unidos nem toda aeronave que ainda voa no Brasil – e hoje acho que não mais – enfim alguns aviões não poderiam entrar em algumas regiões no mundo, porque o avião tem uma tecnologia de supressão de ruído própria da turbina que ainda resulta num ruído mais alto para a população sobrevoar. Por exemplo, o Concorde supersônico nunca pôde voar em cima de nenhum país. Esse é um problema de “noise abatement”, que atingiu as companhias aéreas de frente, quer dizer, o Concorde deixou de ser um sucesso mundial há 30 anos, porque como não podia voar supersônico em cima... porque voando supersônico o choque sônico é ouvido no solo, ele arrasta um cone que quando passa em cima da população você ouve uma explosão. Essa explosão é indesejável do ponto de vista humano. Pode até causar acidente, quebrar vidros, etc e tal. Então, tudo isso é “noise abatement”, e é uma coisa cultural que as companhias de aviação e de fabricantes de motores é que resolvem. Eles têm que estar nessa também. A comunidade resolve, mapeando, por exemplo, São Paulo, o Aeroporto de Congonhas que vai ter problemas de “noise abatement” com Santo André, São Caetano, Osasco, outras comunidades em volta e que é outro tema municipal que podia ser explorado no sentido de melhorar a área de aproximação do aeroporto.

O SR. CARLOS CAMACHO – A contribuição foi melhor.

Realmente, tinha dividido em duas partes, mas o colega contemplou toda: a decolagem e o pouso. Fez muito bem e acho que é por aí mesmo, o caminho é esse, quem consegue agregar tem que pegar o microfone e avançar. O caminho é esse. A vantagem de ser sindicalista é que a gente é democrata ou, pelo menos pretende.

Então, essa questão do abatimento de ruídos ou redução de ruídos é uma... a Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo só vai responder a partir do momento de cobrada. Se

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	669	do
Processo	211/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 15 TAQ.: MOLA
DATA: 28/09/01

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

SEM REVISÃO

chegarmos lá com requerimento aí, sim, o nível de organização tem que ser bastante eficaz. Eles vão responder, eles respondem, eles estão aí para isso, o trabalho deles é feito dentro de um gabarito. O gabarito está sendo, no planejamento que eles elaboram lá, feito. Sai o gabarito. A aeronave passa em cima da minha casa, que é Moema, e sou piloto também, e muitas vezes estou na cabina com o colega, indo para o Rio de Janeiro numa reunião de sindicato e fico observando se ele está a 700 pés da minha casa, 210 ou 220 metros – e é interessante – fosse eu tentar, pelo menos, evitar o ruído em cima da minha casa, ia colocar o nariz em cima, subir com razão máxima, pelo menos, cinco milhas na linha de decolagem e, depois, iniciar uma curva ainda subindo, mas é complicado.

As empresas, vejam por exemplo, uma grande empresa nacional – e vou sempre procurar evitar os nomes das empresas por uma questão de ética – no passado a primeira redução de motor, durante uma decolagem, era feita a mil e 500 pés. Aí, num belo momento, baixou para mil pés, 300 metros acima da elevação e hoje em dia reduz-se o motor a 500 pés acima da elevação. Estatisticamente, e foi a Boeing que disse, não estou inventando nada, num dos cursos que fiz na Boeing, ficou bem claro – e a estatística deles é bastante precisa, porque eles trabalham com dados elaborados – que normalmente as panes, os problemas com motores acontecem no momento da primeira redução. Quer dizer, os senhores têm idéia do que é 500 pés? 150 metros acima da elevação? Quanta coisa tem naquele momento para o piloto fazer dentro de uma cabina – e o senhor é piloto também, major – para ser feita naquele momento, ou seja, prestar atenção, parâmetros de motores, ruídos adicionais que estão acontecendo a nossa volta, que podem gerar confusão e naquele momento o piloto comanda a redução de potência. Aí, talvez alguém me perguntasse: e por que determina que se reduzam os motores a 500 pés, a 150 metros? Por uma questão de economia. Então, sempre a economia. Eu não reduzo, eu sou o

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº 670 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 16

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

piloto rebelde da minha empresa. Não reduzo a 500 pés, reduzo a mil ou a mil e 500 pés, vai depender da situação em que esteja vivendo vou decolar e vou reduzir a dois, a três mil pés. Não vou pelo tamanho do motor, principalmente porque já decolei com potência reduzida. Então, nesse ponto... mas cada cabeça uma sentença. Tivemos um acidente agora em Goiânia que tudo indica, não querendo jamais rotular o colega aqui, que a melhor ação, a melhor atitude teria sido: arremete e vai embora, com o CB em cima, chovendo naquele momento, a gente não ganha para isso. Não estou aqui sacramentando, rotulando e sentenciando o colega. Não é isso, mas teria arremetido, ido para Brasília e depois a minha empresa que se arrumasse para deslocar os passageiros que deveriam ter desembarcado em Goiânia.

Então, essas coisas vão acontecendo e no conjunto de variantes a serem observadas é importante que a gente verifique isso, quer dizer, por que uma empresa determina que sejam os motores a 500 pés? Por uma questão de economia. Quem está determinando isso na Diretoria de Engenharia de Operações de Vão, no mais das vezes, não é piloto, mas um engenheiro, porque ele não está vivenciando aquilo dentro de uma cabina de comando – ou um economista. O grande problema é que os colegas que estão vindo para a cabina de comando hoje, o nível de preparo, o nível de formação e também o nível de discernimento está cada vez mais decrementado. Então, isso tem assustado, porque a gente observa que o colega sai, passa oito, nove, 10, 12 anos na condição de co-piloto, é promovido a comando, dois meses com instrutor, dois meses checador, tudo muito rápido hoje. No meu tempo, era um pouco mais demorado tudo isso. Levava mais tempo para se tornar um instrutor da empresa, se tornar um checador da empresa.

Então, as coisas vão acontecendo e sempre em função do lucro, do decremento do custo de uma empresa, enfim isso é problemático.

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	671	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 17

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

A questão do ruído já está encerrada.

Outra coisa que seria muito importante dizer, e a gente já tocou nesse assunto, o senhor em entrevista, o senhor lá em Congonhas, na nossa visita, que é a questão do uso do “ticacs”. Ele nada mais, nada menos é do que um sistema que existe para evitar a colisão e formar, principalmente, os pilotos da proximidade de outras aeronaves no seu nível de vôo, no seu tráfego. O mais interessante nisso é que não dependemos do pessoal de terra. O radar está nos assessorando, nos ajudando o tempo todo – e eles fazem um bom trabalho, os senhores viram lá, elogio ao seu trabalho que está sendo muito bem feito – e eles fazem um excelente trabalho pelo volume de serviço que aqueles profissionais têm e que é muito grande, mas esse “ticacs” é um equipamento adicional que, digamos em hipótese, se o sistema de controle de tráfego aéreo de São Paulo saia do ar uma aeronave conseguirá “enxergar” a outra, através de um instrumento que ele possui na própria cabina desde que esteja com o transponder ligado, aquela coisa toda. O transponder é um outro equipamento obrigatório e, aí sim, nesse trabalho que procurei elaborar encaminha para isso. Num dado momento, lá atrás no passado o transponder, que é um equipamento que envia um sinal pulso para as antenas de radar e esse sinal é decodificado, e os senhores viram aqueles numerozinhos na tela que correspondem ao avião, ao vôo, há cerca de 15 anos nem todas as aeronaves possuíam o transponder. O Departamento de Aviação Civil baixou uma regra, uma portaria em que deu um prazo para que todas as aeronaves possuissem o tal do transponder instalado. O prazo foi bem menor do que o que foi dado para o “ticacs” para a instalação dos “ticacs”. Então, esse é um ponto que acho que a gente poderia explorar também no que diz respeito à Comissão.

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	672	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 18	TAQ.: MOLA	COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO
	DATA: 28/09/01	<i>SEM REVISÃO</i>

Custo disso? Para o DAC nenhum, para a Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo nenhum, para o usuário talvez algum, porque no primeiro pedido de aumento de passagens as empresas iriam tranquilamente embutir esse custo na planilha de custo dela.

O custo de instalação de um “ticacs” de uma aeronave, a AQOM instala em três aeronaves por mês. Ela está bem mais acelerada do que algumas empresas aí. Eu presumo que, em mais dois anos, pelo andar da carruagem todas terão, mas tem que correr atrás e principalmente se considerando que hoje em dia uma aeronave não é só uma aeronave, mas um míssil depois daquilo que assistimos aí infelizmente naquele...

O SR. – Comandante, só queria que o senhor explicasse o seguinte: nesse problema dos “ticacs” foi dito aqui e não me lembro em que reunião que talvez esse equipamento, em Congonhas, trouxesse algum problema em relação aos aviões que teriam esses “ticacs” que estariam no pátio, por exemplo. Então, teria uma espécie de interferência.

Isso procede ou não?

O SR. CARLOS CAMACHO – Acho que quanto ao “ticacs” não. Acho...

O SR. – Só queria anunciar a presença do Vereador João Antônio que é membro desta Comissão.

O SR. – Bom dia a todos, realmente o que acontece? Ontem ouvi dizer – e não sei se é verídico e se o senhor tem voado para o exterior – que nos Estados Unidos não se usa mais “ticacs” dentro dos terminais, considerando que eles trabalham com razão e quando um avião

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	673	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 19

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

está subindo e o outro descendo, o “ticacs” tem acusado a aviação. Entretanto, elas estão sob vetoração e isso tem criado algum problema nos terminais nos Estados Unidos. Por isso foi determinado que não se usasse “ticacs” dentro dos terminais. Não sei se isso é verdade, porque ouvi isso ontem.

O que tem acontecido em Congonhas, com uma frequência até alta, é no final quem passa por cima de Moema, que é a pista 17, vê os helicópteros que estão voando no corredor visual de helicópteros. O avião está com aquela razão de descida. O “ticacs” tem assustado muitos pilotos, temos recebido relatórios e relatórios, vários deles só que não é realmente um problema porque está tudo sendo controlado. Muitas vezes ele não está vendo o helicóptero que está passando embaixo, mas a coisa está sendo controlada. Não tem nada a ver um tráfego com o outro. O “ticacs” é muito depurado na sua sensibilidade. O piloto está num momento crítico que é o pouso, isso tem trazido uma certa tensão em pousos com o “ticacs” acionado, porque talvez se não estivesse o piloto nem veria e faria o seu pouso tranquilamente.

Muito obrigado.

O SR. – Essa informação eu realmente já a tinha. O senhor tinha dado de uma outra vez.

O SR. – Só uma dúvida: ele... só para ver se o outro estiver ligado, portanto a informação eletrônica...

O SR. – É uma informação eletrônica.

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	674	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 20

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

O SR. – Portanto, um balão, um desses enormes pássaros que voam não percebe nada que não tenha sinal?

O SR. – Nada que não tenha aquele sinal enviado pelo transponder.

O SR. – Obrigatoriamente, tem que voar então com o transponder ligado?

O SR. – Obrigatoriamente, tem que voar no terminal e hoje em dia em rota também.

O SR. WALTER HEITOR CADORI – (fala longe do microfone)... é que a primeira coisa que os terroristas fizeram foi desligar o transponder. Então, ontem foi dito muito de leve que uma das ações é o transponder só poder ser desligado de terra – e não sei bem o que significa – e falaram mal de outra coisa mais louca ainda que é para as aeronaves daqui para frente terem a possibilidade de serem dirigidas de fora para poderem voltar ao terminal. Então, o transponder que é uma coisa rativa foi desligado para não poder se perceber onde o avião estava. Quer dizer, isso é ativo mesmo. É o avião que emite o sinal.

O SR. – Aquele pessoal sabia o que estava fazendo mesmo. Tinham conhecimento, estudaram profundamente. O que eu achava é que eles não era profissionais e não eram mesmo. Pelo menos, é o que aparenta, mas eles tinham o conhecimento sim; desligaram os transponders, deixaram de enviar o sinal que o controle de tráfego no seu “escope” radar e aí fizeram aquela tremenda besteira que...

20

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº 675	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

FOLHA: 21

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

O SR. – Não era monitorados? Não estavam sendo monitorados?

O SR. – Só para entender, porque o Cunha está me fazendo uma observação pertinente: mesmo quando o transponder é desligado, o radar sabe que existe uma aeronave e tem todos os dados dele?

O SR. – Tem o outro radar. Tem o radar primário e o radar secundário.

O SR. – Aquele que nós vimos lá, por exemplo, onde ficam as oito mesas de operação, localizaria um avião vindo, com um transponder desligado e não veria todos os dados do avião: a empresa, a rota...

O SR. – (fala longe do microfone) Aqui em São Paulo se vê tudo que é obrigatório, mas se ele desligar o transponder, como o comandante falou, ele vai ficar vendo só...

O SR. – O alvo.

O SR. – ... que ali tem alguma coisa.

O SR. – Uma mancha não identificada. Não tem os numerozinhos lá do vôo, da empresa.

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº 676	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

FOLHA: 22

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

O SR. – Então, provavelmente esses dois generais que vão poder abater em vôo, com certeza, com um deles desligado não hesitaria, se fosse nos Estados Unidos.

O SR. – Não hesitaria. E no Brasil também já existe autorização para se abater aeronaves. Se for preciso, pode-se abater.

O SR. – Comandante, só para a gente não deixar muito para o final e depois perder. Estou entendendo, à medida em que a gente vai amadurecendo na Comissão, que não está ficando mais dúvida de que os helicópteros têm que sumir de lá e não sair de lá. A cada vez mais em que temos uma reunião aqui fico convencido que não pode ter mais helicóptero no Aeroporto de Congonhas, ou seja, com todo esse tráfego, com todas essas dificuldades, com os “ticacs” que você pode ter nas dificuldades de aproximação e com a possibilidade de... será que é isso mesmo ou eu estou sendo induzido a erro?

O SR. – Tenho uma opinião diferente. Estamos considerando os helicópteros que estão operando – e foi isso que entendi – fora do Aeroporto de Congonhas e que enviam sinal para os “ticacs” dos aviões que estão se aproximando, um sinal espúrio que tem assustado os colegas, mas via de regra o pessoal do controle do tráfego aéreo tem informado: “Olha, você vai cruzar com um helicóptero, vai talvez receber um sinal.” Quando eles fazem esse trabalho o susto não existe. Das vezes que estava na cabina observava que quando o controlador informa e aquele sinal espúrio vem do “ticacs”, por exemplo, de um avião da Ponte Aérea chegando, quando ele tem uma informação adicional ele já está preparado e o colega se “safar” daquela

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	677	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 23

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

informação e talvez nem gere um relatório como esses que o major tem dito que recebe aos montes. É verdade.

O SR. – O senhor acabou de dizer, e até por curiosidade e tenham alguns jornalistas aqui com essa mesma curiosidade, que no Brasil haveria a autorização para se abater aviões que sejam suspeitos, enfim?

O SR. – Já existe essa autorização.

O SR. – Desde quando existe isso?

O SR. – Não, está incompleto, inclusive hoje é até proibido o tiro de aviso. Antigamente,...

O SR. – Isso foi ótimo. Não, perdão, então foi ato falho meu.

O SR. – Ou, então, nunca deixou de existir.

O SR. – Pelo contrário, antigamente você até poderia dar um tiro de aviso. Hoje é proibido até dar um tiro de aviso.

O SR. – Correção, o major está com a informação mais precisa do que a minha. Desconsiderem.

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

folha nº 618 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 24

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

O SR. – Do jeito que foi colocado, a impressão é que a legislação da matriz já está valendo na colônia.

O SR. – Desconsidere a minha informação, prevaleça a do major, por favor.

O SR. – É bom que estejamos em Comissão, porque esse tipo de correção deve existir. A informação que eu tinha era de que isso e não é real.

O SR. – (fala longe do microfone.) Politicamente ele não poderia aprovar.

O SR. – Ótimo, melhor assim.

O SR. – Mas há algo no Congresso?

O SR. – Não, acho que não chegou ao Congresso. Não sei, como não vou viajar, não sei. É fato que não.

O SR. – O FMI é quem manda aqui e já, já recomenda.

O SR. – É fato que não, mas fica a impressão que em algum dispositivo da Constituição da República em casos de Segurança Nacional deve prever isso.

O SR. – Não.

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº 679	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

FOLHA: 25

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

O SR. – Ou implícito.

O SR. – Aí já estamos viajando um pouquinho. Na nossa atualidade, não. No nosso dia a dia não pode.

O SR. – Muito obrigado, major.

O SR. – Voltando aos helicópteros, acho que tem que ser dada somente uma informação, porque talvez a gente não esteja muito preciso e talvez os colegas saibam melhor. De novo, em Nova Iorque há 30 anos existia um serviço de helicópteros em cima do prédio da “Pan American Building”, em cima de vários outros prédios e esses vôos não existem mais. Razão para nós meio leigos é o que o comandante falou. Helicóptero decolando em cima de um prédio, entre outras coisas, quando ele está perto do solo ele tem uma bolha de ar que permite que ele voe melhor. Assim que ele sai do prédio a condição de vôo dele muda. Houve um desastre muito feio em cima de um dos prédios em que um helicóptero de duas turbinas, imenso para 20 passageiros teve um pedaço seu caído na rua, etc e o sobrevôo e, principalmente, a operação com passageiro em cima de edifícios em Nova Iorque hoje não existe. Todos os heliportos são à beirada do rio, porque há a aproximação e tudo mais. Então, o primeiro comentário é que é em cima dos rios. Em Londres também. Há 30 anos foi criado o caso e não permitiam.

Dois: um helicóptero com uma turbina ou um motor é uma coisa. Então, essa preocupação com a auto-rotação, etc é a falha de um motor único. Helicópteros com duas turbinas ou mais, se é que existe, não teriam tanta limitação. Depois, um ou dois pilotos. Vôo por

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº 680 21/01 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 26

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

instrumento ou não. O que me preocupa em São Paulo é, em morando nos Jardins, o ruído de helicópteros continua às oito, às 10, à meia noite e os hotéis estão todos em volta da minha casa. Isso, para mim, não tem nada a ver com Congonhas. O que o comandante estava dizendo é que quem decola de Congonhas, do patiozinho da Líder – e vou mencionar o nome, porque... – tem o mesmo problema, porque ele sai do pátio e está em cima das casas vizinhas. Ele poderia decolar como no Campo de Marte, pedido pela Aeronáutica, o camarada decola do pátio, fica baixinho e quem quiser pode ir lá ver. É até meio estranho, porque o helicóptero anda em cima da pista de táxi como se fosse um aeromodelo, bem devargarzinho. O cara pode ir embora e o que ele está fazendo? Aparentemente, é porque a Aeronáutica, no Campo de Marte, exige que o helicóptero se ponha para decolar num espaço próximo à pista para poder ter esse percurso para, com velocidade e igual à velocidade desses que o comandante falou, se ele estiver subindo e falhar o motor ele tem velocidade, ele desliga o motor e a hélice não pára. Ele tem um jeito de operar. Se ele estiver parado, a quatro metros de altura, ele cai como uma abóbora, não tem jeito, ele está muito próximo do chão, é a velocidade horizontal.

Então, o que o comandante falou é que no Campo de Marte a operação é mais segura, porque está previsto que esse “plus” a mais de segurança tome uma velocidade de decolar. E nos hotéis no centro, nos restaurantes da moda e em tudo mais isso não existe. São Paulo seja uma das poucas cidades que permita o sobrevôo de helicóptero, pouso e decolagem, quase que em qualquer lugar, na casa de um indivíduo rico e dois ou três já perderam a vida, porque vão decolar brincando ou o filho está dando palpite, encosta com o helicóptero na casa e cai na piscina. Estou descrevendo coisas reais. Se cair na piscina dele, tudo bem, mas e a piscina do vizinho que não tinha nada a ver com isso? Então, São Paulo continua deixando helicópteros operarem – e não sei em que condições isso – e não sei se são com dois pilotos, com duas

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	681	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 27

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

turbinas e não sei se estão capacitados a vôos por instrumento. Noite ainda é um problema menor, mas e chuva, neblina e outras coisas.

O SR. – Só para a gente enriquecer: há restrição de horário de vôo desses helicópteros, porque também moro na região do Sumaré e à meia noite, a uma hora ouço passar para lá e para cá? Não há restrição de horário?

O SR. – O nosso problema, o problema do SER é a manutenção da segurança do tráfego. Então, se pode ou não pode aí não cabe a nós julgar. O nosso problema é separar o tráfego e não deixar ninguém bater. Agora, se a Prefeitura quer reduzir o horário para operação aí não cabe a nós. Para mim, reduzindo é indiferente.

O SR. – É, mas aí está o negócio. O Alexandre, que representa a Prefeitura, está aqui e encontramos exatamente agora o responsável. Agora não se acha ninguém. O “Psiu” não é mais. Temos certeza que não é com ele. Segundo a nossa informação, o ruído da Aeronáutica é por conta do DAC, na região do aeroporto. Não temos um órgão no município que “peita” a coisa. Sugerimos na última reunião que fiz aqui na casa, e não com vocês, que a Secretaria do Meio Ambiente, portanto, que cuidaria do ruído, deveria ter plenos poderes para atuar no que tange a ruído. A Secretaria do Meio Ambiente fica aí com a história de plantar árvore, Dia da Árvore, plantar árvore em pracinha. Precisamos é ampliar esse espaço de poder da Secretaria do Meio Ambiente e cada vez mais, quer dizer, ela precisa cuidar realmente do Meio Ambiente, inclusive com poluição sonora e com poder mesmo e transformar isso em crime ambiental. Agora que criamos aqui o Fundo Municipal do Meio Ambiente, as multas de crimes ambientais

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº 682 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 28

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

e, entre eles, até crimes de poluição sonora vêm para o caixa da Prefeitura. Antigamente, ia para o Governo Federal e agora vem para a gente também. Não sei se alguém sabe quem cuidaria desse ruído.

Estou lembrando o seguinte: na minha cabeça lá no Sumaré passa helicóptero de madrugada.

O SR. – Acho que é tradicional em “casa da Maria Joana”.

O SR. – Em “casa da Maria Joana”. Só uma correção, porque o senhor falou que o helicóptero cai como uma abóbora e a abóbora é rasteira e ela cai como o coco. Não cai de quatro metros, é só para o Serviço de Taquigrafia. É que sou lá de Uberaba e lá a gente tem abóbora...

O SR. – É que para muita gente você não vê a asa do helicóptero. Então, o pessoal acha que pára o motor e o helicóptero cai. Isso não é verdade. Se ele estiver alto ele consegue voar e a asa continua mexendo. Só o piloto precisa cuidar para que a asa não páre. Não precisamos entrar no mérito. Agora o que o comandante chamou a atenção é que quando está decolando, saindo de cima do prédio, por exemplo, se acontecer uma falha no motor ou uma turbulência qualquer ele estando muito próximo do chão e com velocidade horizontal zero o piloto está muito limitado às reservas que ele tem... provavelmente ele não cair, se matar se estiver muito baixo, mas o helicóptero vai bater com força e tal. A partir do instante em que ele está andando para a frente, o piloto tem muito mais... e essa observação foi perfeita. O que não pode é a população ter noção de que é muito bonito um helicóptero em cima de um prédio e se

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº 683	do
Processo 211011	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

FOLHA: 29

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

tiver um evento naquele instante ele cai mesmo. É muito pouco provável que naquele período com o centro da cidade, com árvores e outros obstáculos ele consiga se livrar a contento. Então, outra coisa é assim: existe uma consciência de todos os pilotos de operarem desse jeito. Meu pai também era piloto. O que dá mais segurança ao conviver com piloto é quando ele diz assim: “Ah, é, a nuvem está baixa e não sei o que? Vou embora, arremeto, me mando, não vou pousar aqui.” Porque ele, antes de mais nada, tem que levar consigo a consciência de como operar na cidade.

Então, não sei se é “molecagem”, se é pressão econômica, mas a cena dos helicópteros à noite sem permissão ou aparentemente sem cuidado ou uma visibilidade deve estar sem controle.

O SR. CARLOS CAMACHO – Até onde vai a minha memória, a questão do aeroporto em Nova Iorque partiu da prefeitura. Partiu de Rodolfo Giuliani. Em dado momento, e me parece que em Londres tem esse tipo de operação onde eles operam via Tâmis, enfim tem os corredores de tráfego para helicópteros lá, entendo o seguinte – e o sindicato entende o seguinte: que talvez a questão helicóptero merecesse atenção especial tanto quanto Congonhas, porque a partir do momento em que helicóptero decolou de Congonhas, ele deixa de ser problema do entorno do tráfego aéreo de Congonhas e quando está aqui para cima da Paulista e... então, a operação de helicóptero seria um outro valor agregado, um outro fator se se considerar, porque realmente os helicópteros para quem mora nos Jardins, em Moema, em qualquer lugar em São Paulo... tem sempre um helicóptero passando sobre as nossas cabeças e, se não me engano, São Paulo hoje é a terceira ou quarta cidade do mundo com maior volume de operação com helicópteros.

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	684	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 30

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

O SR. – Vimos os números: deu 862 helicópteros no Brasil, 45% deles somente no Estado de São Paulo. Temos aqui no Estado mais de 400 helicópteros.

Agora o que também não consigo entender é quem autoriza esses os heliportos sobre esses prédios? Tem que ter o Ministério e a Prefeitura. Porém há pontos clandestinos, ou seja, sem qualquer autorização...

O SR. – Quem autoriza a construção dos helipontos ou heliportos?

O SR. – Isso tudo é feito sob o comando da Aeronáutica.

O SR. – Só quero distinguir: posso não ter todo o jargão, mas um heliponto é diferente. Um heliponto é uma coisa e um heliporto é outra coisa. A presença de combustível e aeronave pousada enquanto outra está operando é uma terceira coisa e tudo isso precisa de aprovação e é razoavelmente bem cuidado por parte da Aeronáutica, porque para cada heliponto ou heliporto tem um cone de aproximação também como esse que a gente vive falando de Congonhas e de outros aeroportos. Então, outra coisa é o prédio permite que opere um heliponto, provavelmente, porque não tem combustível, mas é transporte de passageiro? Esse é um outro dado que a gente precisa... uma coisa é o proprietário do helicóptero ele mesmo pilota, ele vai lá e se desloca. Outra coisa é transporte comercial pago de passageiros. Isso deveria estar em outra categoria de cuidado, quer dizer, o camarada vai voar comercialmente. Ele vai...

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº 685 21101 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 31

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

O SR. – Só gostaria de dizer que você falou desse tráfego intenso dos helicópteros. Agora o seu serviço lá no Aeroporto de Congonhas vocês monitoram? Não monitoram? Quem é o responsável pelo acompanhamento do vôo desse helicóptero?

O SR. – O helicóptero tem um corredor aéreo visual, então eles têm os caminhos já pré-estabelecidos para eles passarem. Então, da mesma forma essa montagem de helipontos é internacional, é ICAO ou OACI que é a Organização da Aviação Civil Internacional. Então, tudo que fazemos é baseado na OACI. Se o prédio tiver a possibilidade de ter... aí entra a parte da engenharia, mas se ele tiver a possibilidade está autorizado. Dentro da segurança, dentro do que estabelece a ICAO ou a OACI ele é autorizado.

O SR. PRESIDENTE (Farhat – PSD) – Eu sei, mas o trajeto?

O SR. – Eles têm trajetos, eles já são... me parece 18 corredores e eles sempre têm que passar por aquele caminho.

O SR. PRESIDENTE (Farhat – PSD) – Sempre por ali e por ali evidentemente não vai passar outro tipo de aeronave e nem outro... enfim esses corredores são exclusivo?

O SR. – Existem corredores aéreos para os aviões também. Agora para os helicópteros são outros corredores. São pontos fixos já conhecidos no solo e eles só podem voar visual. Conforme o senhor havia falado da altura, a altura mínima são 500 pés acima da maior

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	686	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 32

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

elevação, e para helicóptero. A máxima vai depender... cada corredor tem uma máxima e uma mínima.

O SR. PRESIDENTE (Farhat – PSD) – Mas não tem controle? Quer dizer, o seu serviço lá não controla?

O SR. – Não, não tem. Eles têm uma frequência já estabelecida, conhecida por eles, já liberada pelo SER para que eles possam se comunicar. Então, eles voam dentro desses corredores com a sua frequência.

A gente tem que se lembrar que o helicóptero tem um tratamento diferente do avião, porque o helicóptero não tem aquela velocidade tão grande. Ele pode parar. O problema de choque em si não tem e problema de vôo por instrumento é diferente. Se o tempo está fechado o helicóptero não pode voar. A partir desse momento, ele tem que se sujeitar a voar as regras por instrumento que são totalmente diferentes do que é feito no dia a dia. Aí nesse caso não pode mais pousar nesses helipontos, porque ele vai ter que fazer procedimentos para pouso. É tudo diferente. Temos que separar o vôo visual do vôo por instrumento e isso vai levar...

O SR. PRESIDENTE (Farhat – PSD) – Quem decide, vamos supor, você falou do tempo fechado, da chuva... se ele pode ou não voar? Vamos supor, o tempo fechou, enfim teve um problema...

O SR. – O tempo fechou são regras.

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	687	do
Processo	21191	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 33

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

O SR. PRESIDENTE (Farhat – PSD) – Justo, mas quem decide? Ele, o piloto, decide? Ou algum órgão? A torre, algum setor diz que você não pode voar?

O SR. – Não, ele vai ver que o tempo está ruim...

O SR. PRESIDENTE (Farhat – PSD) – Ele, é decisão pessoal? Só para entender.

O SR. – Quem decide, e não sou piloto, mas sou cardiologista, especialista em terapia intensiva e voei demais buscando vidas aí. Quando a Unicor lançou o sistema de transporte aéreo aqui em São Paulo eu era o “cobaia” desses vôos.

Quem decide, Vereador Farhat, é uma das situações mais críticas que existem. Tivemos a oportunidade algumas vezes naquela base, no heliponto dos bombeiros no Guarujá, quando buscávamos acidentados ou afogados ali para os hospitais de grande porte em São Paulo, havia problema com o tempo na serra, aliás nunca vi aquela serra aberta na hora em que precisa. Ficávamos naquela indecisão. A ambulância parada para colocar o paciente dentro do helicóptero, o paciente em estado grave; lá não tinha infra-estrutura para atender o paciente e entra o “quem decide” é a família que grita mais alto ou o “quem decide” é a importância da pessoa. Algumas vezes, ficamos quase uma hora esperando a situação e já voamos de uma forma absolutamente insegura, eu voei, saindo de lá porque a família era muito pesada do ponto de vista político-social e, de repente, o piloto se viu numa situação de tensão tão grande que a gente ficava com dó. Às vezes, o piloto era muito seguro e não punha nem o motor para ligar. Ele insistia que não havia. Essas situações aconteceram comigo e vínhamos de ambulância pela serra

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	688	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 34

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

e não de helicóptero. Ele ficava lá embaixo. Foi interessante quando um desses pilotos impôs: não vou e aí viemos na ambulância do hospital. Incrível! E das outras vezes viemos, porque a pessoa não tinha maturidade para isso.

O SR. – Concordo com V.Exa., agora se entrarmos nessa área de quem tem pilotos que vão e outros que não vão, vamos sair da esfera nacional e vamos partir para a esfera mundial, porque isso é mundial. O bom piloto e o mau piloto é um problema mundial.

O SR. PRESIDENTE (Farhat – PSD) – A decisão naquele momento é muito pessoal, não é? Ela é técnica, mas existe um processo de emoção...

O SR. – Socialmente, a gente não pode esquecer que o Brasil foi aberto pelo avião. O Brasil foi pioneiro no uso do avião, a Força Aérea foi pioneira no transporte de carga, segurança, etc... para um País do tamanho do nosso.

Em segundo, o País é ainda pobre. Ele teve o seu espaço aéreo mal equipado até muito recentemente, há até 20 anos ou 30 anos. Era costume no Brasil, e a gente ainda tem fronteiras, e não vou falar das drogas e de outras coisas, dos garimpos, enfim onde tem uma quantidade imensa de aviões sendo operados fora da "lei". Lá não tem controle de tráfego aéreo, etc... é um problema de segurança. Às vezes, esses aviões vêm para cá também e era, por exemplo, nos anos 30 ou 40 sair de São Paulo para pousar em Santos tinha um macete. Como o vereador falou as nuvens, o tempo ruim está em cima da serra, mas ligava o telefone: "Santos está bom? Dá para enxergar o mar? Tá." Então, você saía de São Paulo por cima das nuvens, sobrevoava a Santos, ia na direção do mar, baixava por dentro da... e não estamos falando em

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	689	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 35

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

procedimento de vôo por instrumentos, mas tateando, até sair debaixo da nuvem porque ele falou com o pessoal e sabe que lá embaixo tem teto. Então, ele “furava” a nuvem, saía embaixo, porque está em cima do mar e tinha certeza que não tinha montanha e voltava para Santos. Macete dos mais usados, meu pai fez isso comigo dentro do avião por várias vezes nos anos 40, começo dos anos 50. Essa síndrome do jôquei não é porque o piloto era incompetente, pelo contrário, ele detinha uma competência de lidar com a natureza que era parte do processo. O piloto hoje... não havia um comercial voando a 12 mil metros de altura, não havia a menor chance na vida inteira de se fazer isso. Não cabe fazer isso com um avião comercial. O único problema é que o helicóptero está juntando o pior das duas coisas. Quem tem helicóptero hoje acaba batendo no mar aparentemente numa situação muito semelhante e naquela ocasião – e estou falando do caso do helicóptero do Pão de Açúcar – acidente muito pouco explicado com dois pilotos, um helicóptero absolutamente bem equipado. Não sei porque tinha que andar três quilômetros para dentro do mar. Eu falei, agora uma das idéias. O problema é que, na época, levantou-se e ninguém respondeu quem tinha autorizado o plano de vôo. Por que o pessoal de aproximação de São Paulo estava dizendo que existia uma frente naquela posição, Santos, São José dos Campos, etc... já tinham comunicado. Então, pressupunha-se, em primeiro, para um leigo que um helicóptero para fazer uma viagem dessas precisa de um plano de vôo. Acho que esse helicóptero que, no caso, estou mencionando voa sim na mesma velocidade de uma aeronave de pequeno porte. É uma aeronave que carrega oito pessoas dentro, tem duas turbinas, todo equipado por instrumento, dois pilotos e provavelmente com radar e um monte de outras coisas, um dos melhores helicópteros que tinha operando no Brasil. Então, é um avião e como é possível um avião desses decolar vizinho da minha casa, aqui na Brigadeiro, decolou do Campo de Marte que é onde tinha o registro do Campo de Marte, e desconfio que ninguém decola sem

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	690	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 36

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

um plano de vôo ou uma notificação por rádio ou o que quer que seja. Só que ele depois pousou na Brigadeiro e, de lá, foi para o litoral. Foi colocado no jornal que da Brigadeiro para o litoral não existia nenhum plano de vôo ou notificação. Como é possível uma aeronave desse porte decolar, e a gente gostando ou não, decolando da Brigadeiro está voando muito próximo de Congonhas, muito próximo do Campo de Marte e, depende por onde ele foi, inclusive nas áreas que dizem respeito ao Aeroporto de Guarulhos, enfim como é que uma aeronave dessas, desse porte está voando no espaço aéreo sem controle? Eles enxergam no radar, mas quero deixar bem claro que eles estão dizendo que se tiver muito baixinho está atrás dos prédios que o vereador estava reclamando. Como é que pode permitir impunemente que isso esteja acontecendo e é mais sério do que a operação dos aviões comerciais em Congonhas! É mais sério, acho que o comandante levantou muito bem.

O SR. – O helicóptero opera basicamente aquilo que a gente chama de “free flight”, vôo livre. Então, ele se lança no espaço e se decolar de um aeroporto controlado como o Campo de Marte, Congonhas realmente necessita de um plano de vôo ou se, no caso, for um vôo visual uma notificação é o bastante, não o suficiente.

O SR. – Quero aproveitar a presença do nosso tenente-coronel que, aliás, tem sido de uma delicadeza muito grande na didática de nos ensinar essas coisas. Tem muita paciência, porque se começasse a ensinar medicina hoje para quem quer tentar entender deve ser uma coisa muito maçante. Quero agradecer pela paciência que o senhor tem tido conosco.

Foi colocada aqui a situação de vôos, onde os aviões chegam no Aeroporto de Congonhas vazios, apenas para operações de manutenção. Isso, na verdade, vem sobrecarregar o

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	691	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 37

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

próprio aeroporto. Não sei qual é o número desses vôos e, em segundo, eles também fazem muito ruído porque depois os motores têm que ser testados, e temos os testes de motores que são ruidosos. Foi falada também da possibilidade disso estar sendo transferido para outros locais. Quanto representa isso em termos de número de vôos que chegam para a manutenção? É muito grande, é muito pouco? Vai sair mesmo do Aeroporto de Congonhas esses hangares de oficinas, na verdade, e se vai sair, vai sair para onde? Porque talvez a gente esteja transferindo o problema para outro local, onde a comunidade vai “chiar”.

O SR. HÉLIO SEVERINO DA SILVA FILHO – Primeiramente, quero dizer que muito mais que paciência o senhor sabe que é um grande prazer para a gente tê-los conosco.

Com relação a essas aeronaves é um número muito pequeno, embora não tenha aqui em números a porcentagem é muito pequena.

Com relação a também as oficinas estarem saindo, como falei, para o SRPV de São Paulo não entramos nessa seara de oficinas, manutenção, também checagem de motores no solo, porque aí compete à Infraero. Então, a preocupação do SRPV em São Paulo me desculpem se não posso responder, porque a nossa preocupação está desde o momento em que a aeronave é feita por aquela “empurradinha” que o carro dá no avião, a sua decolagem. A nossa preocupação é sempre com o tráfego aéreo. Então, para nós é indiferente. É lógico que se ficar proibido à aeronave pousar com um piloto, a partir daí não vai pousar. Agora, não podemos, não vamos ficar olhando se tem um ou dois. O piloto pode ser punido, alguém pode ver, mas não ficamos perguntando se está com um ou dois. A nossa preocupação é com a segurança. Então, não tenho... realmente os aviões que vão pousar para a manutenção são muito poucos. A redução não vai ser drástica se for só essa aí.

37

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	692	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 38

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

O SR. PAULO FRANGE – Apenas para relatório então, Sr. Presidente, vou pedir para V.Exa. deferir um pedido de informação à Infraero do número desses vôos, quantos são, quantos correspondem, insistir na situação das oficinas, quantas são e se elas vão realmente deixar o Aeroporto de Congonhas e para quando. É para a gente poder constar.

O SR. HÉLIO SEVERINO DA SILVA FILHO – É claro que se a oficina sair, o número vai reduzir, porque somando as várias oficinas, depois de saírem todas vai diminuir alguma coisa. Agora, tem muitos hangares em Congonhas que não são de oficinas, mas de empresas.

O SR. – Quero só pela oportunidade, vereador, dizer que a Cetesb já nos remeteu algumas informações que V.Exa. requereu, através desta Comissão, e também foi entregue a esta Comissão um relatório da Procuradora da República, Maria Luíza Grabner, do Ministério Público Federal, onde eles também estiveram no Aeroporto de Congonhas fazendo alguns estudos e nos remeteram a esta Comissão os respectivos relatórios.

Comandante Camacho, por favor, queira continuar porque o nosso tempo...

O SR. CARLOS CAMACHO – Então, entenderia que a questão do helicóptero mereceria uma atenção especial. Helicóptero é um assunto à parte.

Concluo a minha fala com uma pergunta e pequena explanação: os senhores consideram as aeronaves que chegam aqui em São Paulo seguras para operarem em nosso espaço aéreo e pousarem em nossos aeroportos?

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	693	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 39

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

Ok, dos 63 aeroportos controlados ou administrados pela Infraero, menos da metade possui o serviço de verificação de segurança dos passageiros, ou seja, detetor de metais. Menos da metade dos aeroportos administrados pela Infraero. São dados oficiais. Vejam uma coisa interessante, vamos dar o exemplo de um aeroporto bem típico e relativamente grande, que é o de Goiânia. Outro aeroporto relativamente grande é o de São Luiz onde decola o vôo de uma grande empresa aérea, o passageiro entra lá com uma K-47 se ele quiser, um grupo terrorista adentra um avião sem a menor dificuldade, pousa, faz um pouso intermediário em Teresina, um outro em Brasília sem descer do avião, chega em São Paulo e resolve que deve jogar esse avião no Palácio dos Bandeirantes. Ele vai ter sucesso.

Então, a pergunta que fica no ar para esta Comissão é a seguinte: os senhores consideram que as aeronaves que se aproximam do espaço aéreo da Cidade de São Paulo e que operam em nossos aeroportos são todas seguras? Porque de uma coisa tenho convicção: as aeronaves que decolam dos nossos aeroportos são seguras, porque os nossos aeroportos possuem detetor de metais, enfim uma investigação. Em São Paulo, Congonhas tem, Guarulhos tem, Marte é aeronave de pequeno tráfego que não deixa de ser um “boarding” também, mas aí vamos considerar as aeronaves de médio e grande porte. Então, as aeronaves que chegam, e tenho as minhas dúvidas para não dizer que tenho absoluta convicção de que não são seguras na sua maioria, enfim que decolam de Teresina, de São Luiz, no vôo da madrugada e pousam por volta de nove e meia aqui em São Paulo, com o dia começando e lá como foi em Nova Iorque, poderá ter um grupo terrorista que tenha interesse em praticar um atentado ao próprio governo americano que hoje em dia está exposto a tudo aí, essa é uma questão que poderia ser muito bem colocada pela Comissão quanto à obrigatoriedade de para as aeronaves que cheguem em nosso espaço aéreo tenham esse tratamento de segurança. O americano negligenciou e pagou o preço.

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº 694 21/01 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

FOLHA: 40

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

Negligenciou feiamente e pagou um preço muito alto, vai continuar pagando, porque enquanto não arrumar a casa como deve ser arrumada nos Estados Unidos eles estarão expostos a novos atentados, a novos ataques terroristas. Então, São Paulo, a meu ver, não é uma cidade segura.

Aqui encerro.

O SR. – Comandante, a quem deveríamos recorrer, então, e não digo que não esteja sendo tomada uma atitude, mas pelo menos transformar essa informação em oficial. Vejo que o Governador do Estado deva ter interesses muito grandes e nós também, porque queremos vê-lo Governador em 2002 também. Não acha que deveria haver uma interferência do Governo do Estado de São Paulo, além dos órgãos federais, porque é lógico que os órgãos federais deveriam, com certeza, mas o Governador do Estado de São Paulo tem um interesse ainda maior, porque é aqui que se concentra o grande número de aviões e ninguém vai chamar a atenção caindo em Itapipoca, no Ceará. Qualquer tipo de problema que tiver nesse sentido é São Paulo ou Rio de Janeiro ou Brasília, sem dúvida.

A quem deveríamos transformar isso em oficial? Embora já estejam, mas a partir do momento em que a gente tem ciência do assunto é importante que a gente transforme isso em matéria oficial.

O SR. – Vereador, isso é política e da mais pura mesmo. O comandante teve toda a razão em mencionar isso. Acho que é bem oportuno. Quando os Estados Unidos fecharam o espaço aéreo por dois dias, o que foi uma coisa super dramática, porque existem aeroportos que ainda estão fechados, e existem tipos de aeronaves que não voam, essa foi uma decisão claramente divulgada para todo mundo. Só que, num instante dois, os Estados Unidos

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	695	21/01	do
Processo			
Irineu Bosqueiro Filho			
Reg. 11068			

FOLHA: 41

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

permitiram o vôo de aviões internacionais para os Estados Unidos se fossem de bandeira americana. Isso foi uma gritaria no mundo inteiro e a que eu assisti na BBC foi o secretário de transportes inglês dizendo: “Espera um pouquinho, os caras podem ser arrogantes. Acontece que o que significa isso de só eles poderem voar? Nós também estamos sem passageiros. Agora eles estão extrapolando, porque quem não tem segurança são eles. Nós temos.”

Então, acho que o comandante pediu que a Cidade de São Paulo declare muito claramente que ela há vários anos preserva a segurança do embarque nos seus aeroportos. Politicamente tem que ser cobrado não sei porque quem e como que quem desembarca também tenha sido originado em aeroportos seguros. Isso foi uma gritaria. Os Estados Unidos quiseram transformar isso num trecho comercial e o bandão caiu em cima. “Nos nossos aeroportos sempre houve segurança e no de vocês é que não. Vai abrindo que vamos voar!” Isso foi perfeito.

O SR. – O senhor está de acordo?

O SR. – Não, e quanto a esse assunto eles sabiam que dos aeroportos deles eram seguras as decolagens. “Então, como os Estados Unidos, com ordem de quem e porque razão não permitem que o meu avião britânico pouse em Nova Iorque. Sou mais seguro do que vocês.”

O SR. – Acho que é o Governo do Estado em conjunto com o município. É uma operação conjunta, porque afeta todas as cidades. Temos que caracterizar isso. Nova Iorque não teve a menor dificuldade em fechar para o mundo inteiro suas operações. Eles entenderam, colocaram a mão pesada em cima e encerrou o assunto, até que eles resolvessem o problema de segurança mínima deles.

41

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	696	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 42

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

O SR. – Comandante, agora para ser bem claro: na sua visão então de sindicato, elenque para a gente quais as propostas que o sindicato gostaria de ver atendidas, até para a gente poder de forma mais clara saber o que vocês gostariam, como aeronautas, de ver atendido a partir desta Comissão. O que é propositivo?

O SR. PRESIDENTE (Farhat – PSD) – Ok.

Alguém mais quer fazer consideração? Alguém quer pedir a palavra. A palavra está aberta, senão quero agradecer mais uma vez o Comandante Camacho e a todos que estiveram aqui presentes.

A nossa Comissão ouviu até este momento todas as pessoas que estavam, de alguma forma, elencadas para serem ouvidas. Entretanto, poderemos convocar até o final da nossa reunião alguma sessão extraordinária caso haja o interesse de se ouvir mais alguém.

De toda forma, quero agradecer em meu nome e em nome do Vereador Paulo Frange, Relator, em nome dos outros vereadores que não puderam comparecer com tanta frequência a esta Comissão em face de pertencerem a outras comissões que se realizam concomitantemente a esta Comissão.

O SR. – Presidente, desculpe-me interrompê-lo, mas pedimos alguém da Diretoria do Metrô para estar aqui presente.

Acho que poderíamos marcar mais uma para podermos ouvir e também chamar alguém da CPTM, porque já estamos ouvindo anúncios de negócios, envolvendo os trens. Estamos propondo, começando a discutir e já existe anúncio no jornal de negócios na área de

4733 DAVTAQ – SERVIÇOS DE TAQUIGRAFIA S/C LTDA.
H-1 a
H-11

Folha nº	697	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

FOLHA: 43

TAQ.: MOLA

COMISSÃO: TRÁFEGO AÉREO

DATA: 28/09/01

SEM REVISÃO

interligação com o Metrô com o Aeroporto de Congonhas. Acho que poderíamos chamar alguém da direção da CPTM e alguém especificamente para esse assunto.

O SR. PRESIDENTE (Farhat – PSD) – Ok.

O SR. – Sr. Presidente, apenas para uma questão de esclarecimento. Tinha que dar a agenda original, com reuniões no dia nove, 16 e 19 para o relatório final. Elas são públicas também?

O SR. PRESIDENTE (Farhat – PSD) – Depois que o relatório for elaborado, vai eventualmente ser votado nesta Comissão, aprovado com certeza e aí vai ser divulgado, publicado no Diário Oficial com publicidade.

Agora, asseguro a todos vocês que quando for colocada a redação final desse relatório convocaremos a todos que estiveram aqui, que participaram da reunião conosco para que tomem conhecimento dos relatórios no momento em que será votado nesta Comissão.

Quero comunicar que outra reunião extraordinária que eventualmente fizermos – e acho que vamos fazer, porque o vereador já solicitou a convocação de alguns setores – também entraremos em contato junto aos senhores para que, como fizeram até agora, nos ajudem, participem, pergunte, dêem sugestões do que está sendo feito até agora, o que agradecemos.

Muito obrigado a todos e está encerrada a reunião.

* * *

066 /01/E

São Paulo, 21 de setembro de 2001.

Folha nº	698	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

Ref. Ofício CTEAC nº 001/2001

Senhor Presidente,

Vimos pelo presente, em atendimento aos termos do ofício em epígrafe, encaminhar, anexo, as informações solicitadas: Informe Técnico nº 001/01/EQQ, Informação Técnica nº 029/01/ETP e Folha de Despacho de 11/09/01.

Na oportunidade apresentamos a Vossa Excelência, nossos protestos de apreço e consideração.

Atenciosamente,



Primo Pereira Neto
Diretor de Recursos Hídricos e
Engenharia Ambiental

Excelentíssimo Senhor

Vereador Dr. José Rogério S. Farhat

DD. Presidente da Comissão de Estudos para Analisar Graves
Problemas Relacionados ao Tráfego Aéreo no Aeroporto de Congonhas
São Paulo – SP.

Anexo: o citado

INFORME TÉCNICO N° 001/01/EQQ

DATA: 28/08/2001

INTERESSADO: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSUNTO: ÍNDICES DA POLUIÇÃO DO AR NA REGIÃO DO AEROPORTO DE CONGONHAS NOS ÚLTIMOS 5 ANOS.

DOCUMENTO: P-1856/2001

Folha nº	699	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

Estamos encaminhando anexo, os dados dos poluentes do período 1996-2000, avaliados na Estação Congonhas.

Como complemento, informamos que a estação está situada na Escola Municipal "Prof. J. C. da Silva Borges", esquina da Al. dos Tupiniquins com a Av. dos Bandeirantes. Devido à sua localização, a estação sofre maior influência das emissões dos veículos que transitam em grande volume na Av. Rubem Berta, Av. Bandeirantes e também pela Al. dos Tupiniquins.

As emissões provenientes do tráfego do Aeroporto, devem também contribuir, porém devido a distância da estação medidora, esta influência deve ser bem menor que a dos veículos.



Quím. Jesuino Romano
Gerente da Divisão de Qualidade do Ar

Partículas Inaláveis	1996	1997	1998	1999	2000
Média Aritmética - $\mu\text{g}/\text{m}^3$	75	67	56	48	72
1ª Máxima 24 horas- $\mu\text{g}/\text{m}^3$	205	199	149	126	168
2ª Máxima 24 horas- $\mu\text{g}/\text{m}^3$	194	180	145	120	165

Padrão 24 horas - $150\mu\text{g}/\text{m}^3$
 Padrão anual - $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ (média aritmética)

Folha nº 700 do
 Processo 21/01
 Irineu Bosqueiro Filho
 Reg. 11068

Dióxido de Enxofre	1996	1997	1998	1999	2000
Média Aritmética - $\mu\text{g}/\text{m}^3$	38	24	19	22	24
1ª Máxima 24 horas- $\mu\text{g}/\text{m}^3$	125	56	63	56	73
2ª Máxima 24 horas- $\mu\text{g}/\text{m}^3$	103	55	53	52	63

Padrão 24 horas - $365\mu\text{g}/\text{m}^3$
 Padrão anual - $80\mu\text{g}/\text{m}^3$ (média aritmética)

Monóxido de Carbono	1996	1997	1998	1999	2000
1ª Máxima 08 horas - ppm	19,9	17,0	13,3	12,0	13,7
2ª Máxima 08 horas - ppm	17,3	16,7	12,2	10,4	10,9

Padrão 08 horas - 9ppm

Ozônio	1996	1997	1998	1999	2000
1ª Máxima 01 hora - $\mu\text{g}/\text{m}^3$	204	123	214	130	-
2ª Máxima 01 hora - $\mu\text{g}/\text{m}^3$	147	118	185	124	-

Padrão 01 hora - $160\mu\text{g}/\text{m}^3$

Dióxido de Nitrogênio	1996	1997	1998	1999	2000
Média Aritmética - $\mu\text{g}/\text{m}^3$	97	91	83	76	-
1ª Máxima 01 hora - $\mu\text{g}/\text{m}^3$	492	485	392	255	-
2ª Máxima 01 hora - $\mu\text{g}/\text{m}^3$	445	461	338	254	-

Padrão 01 hora - $320\mu\text{g}/\text{m}^3$
 Padrão anual - $100\mu\text{g}/\text{m}^3$ (média aritmética)

INFORMAÇÃO TÉCNICA N.º 029/01-ETP

Folha nº	701	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo – Vereador Dr. Farhat

REFERÊNCIA: Problemas relacionados ao Tráfego Aéreo no Aeroporto de Congonhas

DATA: 24/08/2001

Em atendimento às solicitações da Câmara Municipal de São Paulo, constantes do ofício CTEAC n.º 001/2001, transcrevemos abaixo as informações relativas aos “percentuais de índices de emissão de gases poluentes causados por veículos automotores”, único assunto pertinente ao Departamento de Tecnologia de Emissões de Veículos constante da presente solicitação, uma vez que o controle dos aviões (turbinas) é feito pelos fabricantes e não conta com a participação da CETESB.

Com relação à poluição atmosférica de origem veicular não é possível precisar isoladamente a região do Aeroporto de Congonhas, pois a mesma está inserida num contexto mais complexo na Região Metropolitana de São Paulo.

Nas áreas metropolitanas, o problema da poluição do ar tem-se constituído numa das mais graves ameaças da qualidade de vida de seus habitantes. As emissões podem ser causadas por ocorrências naturais, por veículos automotores, operações de processos industriais, movimentação e estocagem combustíveis etc. e contém diversas substâncias tóxicas que, em contato com o sistema respiratório, podem produzir vários efeitos negativos sobre a saúde.

A estimativa de emissão por tipo de fonte, que é um resumo do inventário de fontes para a RMSP (Relatório da Qualidade do AR 2000 – CETESB) é mostrada na tabela 1. Este inventário de emissão para a RMSP é baseado nas informações disponíveis no ano-referência de 2000. Alguns dos fatores de emissão foram extraídos do Compilation of Emission Factors da EPA - Environmental Protection Agency (Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos), enquanto que os demais foram obtidos de ensaios das próprias fontes. ~~6~~

Tabela 1 - Estimativa da emissão das fontes de poluição do ar na RMSP em 2000

FONTE DE EMISSÃO			EMIÇÃO (1000 t/ano)				
			CO	HC	NOx	SOx	MP
M O V E I S	TUBO DE ESCAPAMENTO DE VEÍCULOS	GASOOL ¹	787,8	78,2	48,1	9,6	4,8
		ÁLCOOL	209,5	23,5	13,0	—	—
		DIESEL ²	417,2	68,0	304,7	10,4	19,0
		TÁXI	11,2	1,3	1,2	0,3	0,5
		MOTOCICLETA E SIMILARES	197,5	26,1	1,0	0,9	0,5
	CÁRTER E EVAPORATIVA PNEUS ³ OPERAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA DE COMBUSTÍVEL	GASOOL	—	120,7	—	—	—
		ÁLCOOL	—	17,7	—	—	—
		MOTOCICLETA E SIMILARES	—	14,0	—	—	—
		TODOS OS TIPOS	—	—	—	—	7,7
		ÁLCOOL	—	1,0	—	—	—
F I X A	OPERAÇÃO DE PROCESSO INDUSTRIAL (Número de indústrias inventariadas)		38,6 ⁵	12,0 ⁵	14,0 ⁵	17,1 ⁵	31,6 ⁵
			(750)	(800)	(740)	(245)	(308)
TOTAL			1661,8	376,7	382,0	38,3	64,1

1 - Gasool: gasolina contendo 22% de álcool anidro e 800 ppm de enxofre (massa)

2 - Diesel: tipo metropolitano com 1100 ppm de enxofre (massa)

3 - Emissão composta para o ar (partículas) e para o solo (impregnação)

4 - MP refere-se ao total de material particulado, sendo que as partículas inaláveis são uma fração deste total

5 - Ano de consolidação do inventário: 1990

6 - Ano de consolidação do inventário: 1998

7 - Estas indústrias fazem parte da curva A e B que representam mais de 90% das emissões totais

CO: monóxido de carbono HC: hidrocarbonetos totais exceto metano NO_x: óxidos de nitrogênio SO_x: óxidos de enxofre

MP: material particulado

NOTA: Devido ao refinamento na metodologia de cálculo, não é válida a comparação dos valores aqui apresentados com as estimativas de emissão apresentadas nos relatórios anteriores a 1996.

A contribuição relativa de cada fonte de poluição do ar na Região Metropolitana de São Paulo - RMSP está apresentada na tabela 2 e pode ser mais facilmente visualizada na figura 1, onde observa-se que os veículos automotores são as principais fontes de monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos totais exceto metano (HC) e óxidos de nitrogênio (NO_x). Para os óxidos de enxofre (SO_x), também as indústrias são importantes fontes e no caso das partículas inaláveis (PI) contribuem ainda outros fatores como a ressuspensão de partículas do solo e a formação de aerossóis secundários. No caso específico de partículas inaláveis, as estimativas de contribuição relativa das fontes foram feitas a partir de dados obtidos no estudo de modelo receptor. Portanto, as porcentagens constantes na tabela 2, no que se refere a partículas, não foram geradas a partir dos dados constantes da tabela 1.

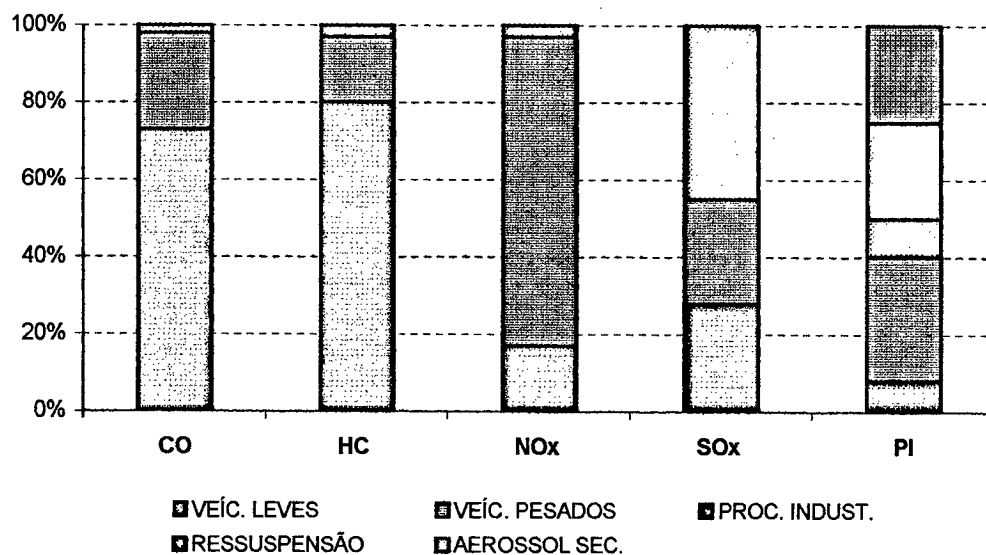
Tabela 2 - Contribuição relativa das fontes de poluição do ar na RMSP em 2000.

FONTE DE EMISSÃO		POLUENTES (%)				
		CO	HC	NO _x	SO _x	PI ₁₀
	GASOOL (gasolina + 22% álcool)	47,4	20,8	12,6	25,1	7,8
TUBO DE	ÁLCOOL	12,6	6,2	3,4	—	—
ESCAPAMENTO	DIESEL ¹	25,1	18,1	79,7	27,2	30,6
DE VEÍCULOS	TÁXI	0,7	0,3	0,3	0,8	0,8
	MOTOCICLETA E SIMILARES	11,9	6,9	0,3	2,3	0,8
CÁRTER	GASOOL	—	32,0	—	—	—
E	ÁLCOOL	—	4,7	—	—	—
EVAPORATIVA	MOTOCICLETA E SIMILARES	—	3,7	—	—	—
OPERAÇÕES DE	GASOOL	—	3,8	—	—	—
TRANSFERÊNCIA DE COMBUSTÍVEL	ÁLCOOL	—	0,3	—	—	—
OPERAÇÃO DE PROCESSO INDUSTRIAL (1990)		2,3	3,2	3,7	44,6	10,0
RESSUSPENSÃO DE PARTÍCULAS		—	—	—	—	25,0
AEROSSÓIS SECUNDÁRIOS		—	—	—	—	25,0
TOTAL		100	100	100	100	100

1 - Apenas veículos pesados.

2 - Contribuição conforme estudo de modelo receptor para partículas inaláveis. A contribuição dos veículos (40%) foi rateada entre veículos a gasolina e diesel de acordo com os dados de emissão disponíveis (tabela 1).

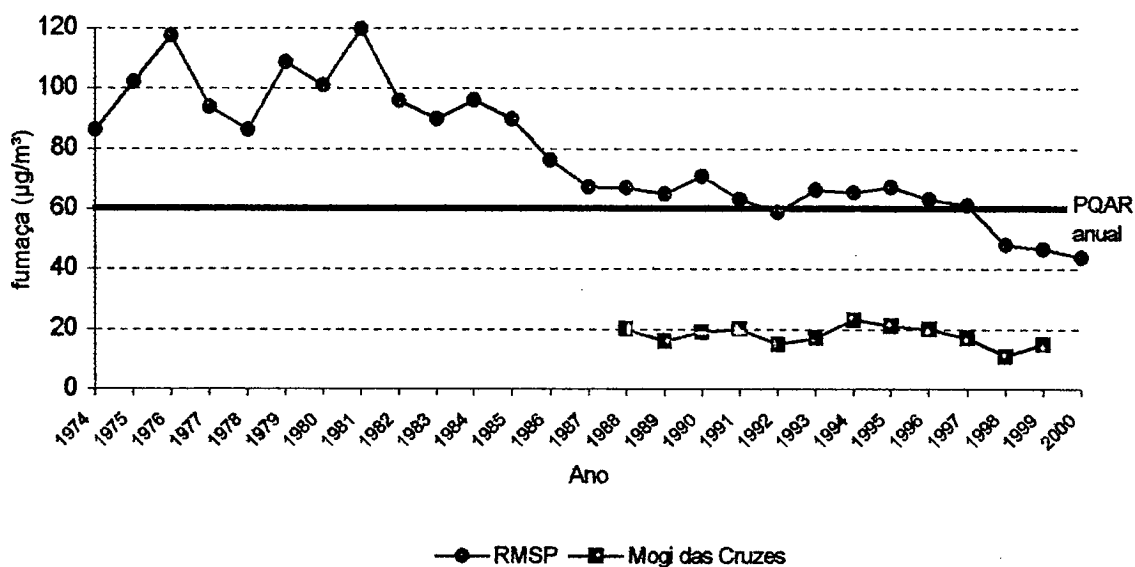
Figura 1 - Emissões relativas de poluentes por tipo de fontes - 2000



Uma das maneiras de se observar a eficácia do Plano de Ação desenvolvido pela CETESB é através da análise de uma série histórica de dados Qualidade do Ar.

A figura 3 mostra a evolução das concentrações médias anuais de fumaça, obtida em todas as estações (7 na RMSP: Aclimação, Tatuapé, Praça da República, Moema, Pinheiros, Campos Elíseos e Cerqueira César e fora da RMSP, Mogi das Cruzes). Nesta figura nota-se uma redução das concentrações médias nos últimos anos. A média anual obtida em 2000 para o município de São Paulo ($47 \mu\text{g}/\text{m}^3$) foi a mais baixa observada nos 27 anos de amostragem. Tal fato é justificado pela intensificação da Operação Caça-Fumaça, que levou a redução de 45% em 1995, de veículos a diesel desregulados para 9% em 2000.

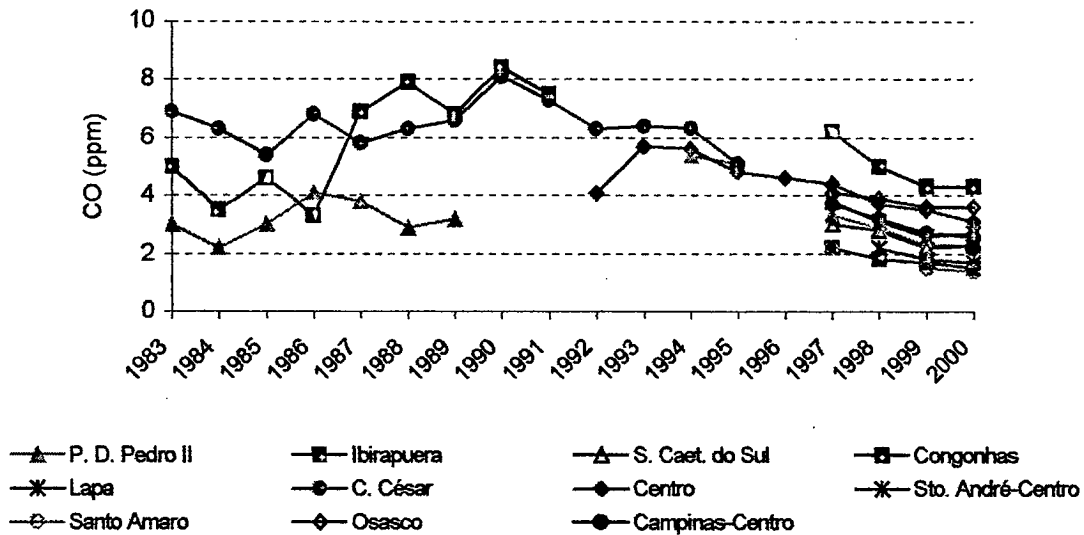
Figura 3 - Fumaça - Evolução das concentrações na RMSP.



Base: São Paulo - 5 estações comuns em todo o período - A estação Mogi das Cruzes mudou de endereço em fevereiro/95

Com relação ao CO, na figura 4 é mostrada a evolução das concentrações médias anuais das médias máximas de 8 horas de monóxido de carbono indicador característico da poluição veicular. Observa-se que efetivamente existe tendência consistente de queda a partir de 1994, resultado da circulação de veículos mais novos dotados de moderna tecnologia de controle de emissões, confirmando a eficácia do Programa Nacional de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, programa integralmente suportado tecnicamente pela CETESB.

Figura 4 - CO - Evolução das concentrações médias das máximas (média de 8 horas).



Não se pode atribuir estas quedas apenas ao "Plano de Ação" da CETESB, uma vez que, as condições meteorológicas favoráveis à dispersão dos poluentes destes últimos anos também contribuíram para a redução. No entanto, a consistente queda dos níveis de emissão de poluentes veiculares observada nos últimos 6 anos é uma garantia de que a ação da CETESB tem alcançado de forma inequívoca seus objetivos.

Moacir Ferreira da Silva 24/08/01
 Moacir Ferreira da Silva
 Gerente da Divisão de Programas
 e Fiscalização de Veículos

FOLHA DE DESPACHO

Nº

De :

EEA

Para :

EE

Folha nº 706 do
Processo 21/01

Data :

11/09/01

Referências :

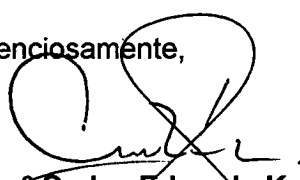
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

Assunto :

Informação sobre os índices de poluição sonora na região do Aeroporto de Congonhas

Informo que nos últimos 5 anos o Setor de Ar, Ruído e Vibrações não realizou avaliação de poluição sonora nas imediações do aeroporto de Congonhas. Ressalto que, por se tratar de assunto de interesse do DAC (Departamento de Aviação Civil), é provável que o mesmo possua os dados solicitados.

Atenciosamente,


Engº Carlos Eduardo Komatsu
Gerente da Divisão de Apoio às Ações de Controle
Reg. Q1.5786-1 – CREA 196.868/D



Folha nº	707	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Ofício n. 11.151/2001/MPF/PR/SP/SOTC/1º Ofício

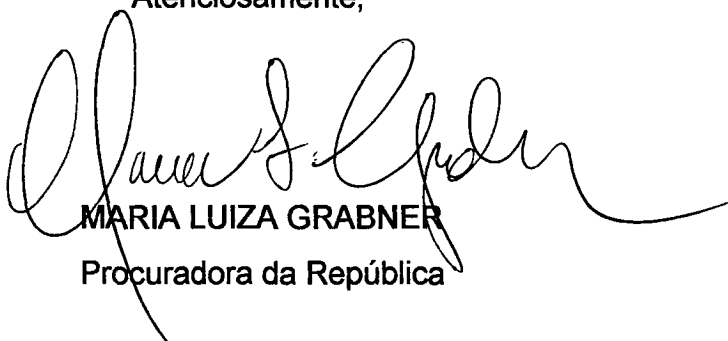
São Paulo, de 19 de setembro de 2.001.

Ref.: Expediente 176/96
(indicar esta referência na resposta)

Ilmo. Sr. Vereador:

Cumprimentando-o e no interesse da instrução do procedimento em epígrafe, que busca equacionar o problema da poluição sonora causada pelas aeronaves que trafegam pelo Aeroporto de Congonhas, em trâmite pela Procuradoria da República em São Paulo e, em atenção ao pedido formulado na reunião de 31.08 p.p., encaminho-lhe cópia do laudo pericial elaborado pelos técnicos do Ministério Público Federal no Aeroporto mencionado.

Atenciosamente,



MARIA LUIZA GRABNER
Procuradora da República

Reahido.

28/09/01.

12h. 11068

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

Folha nº	708	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		



Ilmo. Sr. Dr. JOSÉ ROGÉRIO FARHAT
DD. Vereador da Cidade de São Paulo
Câmara Municipal de São Paulo
Viaduto Jacareí, n. 100, sala 506
SÃO PAULO - SP
CEP 01380-900



2



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DE SÃO PAULO**

472 entregue a Rep
1368/96
- A planilha 31
análise dos autos a
partir de 1968
condições.
SP, 04/10/99

Memorando nº 131/99/DPr/SP

MARIA LUIZA CA
Procuradora da Repú

São Paulo, 26 de novembro de 1.999.

**Excelentíssima Procuradora da República
Dra. Maria Luíza Grabner**

Ref.: Representação nº 176/96

Folha nº	709	do
Processo	21/91	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

Encaminho, em anexo, informação técnica relativa ao procedimento em referência.

Atenciosamente,

Akemi Souza Kitagawa Sant'Anna
Técnica Pericial - Economia

Antonio Venerando da Silva
Técnico Pericial - Contabilidade

EMENTA

Representação nº 176/96.

Meio Ambiente.

Poluição Sonora Provocada Pelo Aeroporto de Congonhas – São Paulo – SP.

Procuradora da República: Dra. Maria Luiza Grabner

Folha nº	710	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

ANÁLISE

Despacho, fls.458: "... os padrões de emissão de ruídos estabelecidos pela Portaria nº 13/GM5 com base na NSMA 58-36 e Anexo 16, volume I da OACI, são mais ou menos restritivos do que os estabelecidos pelas NBR 10151 e 11152, expressamente adotados como padrão pela resolução CONAMA nº 001/90."

Portaria nº 13/GM5 de 05 de janeiro de 1994

"Estabelece e modifica normas relativas à proteção ambiental e a níveis de ruído aeronáutico no que concerne à operação das aeronaves no território nacional."

Referida Portaria determina que os níveis de ruído aeronáutico devem se enquadrar nos padrões estabelecidos pela Norma de Sistema do Ministério da Aeronáutica – NSMA 58-36 em conformidade com o Anexo 16 – Volume I da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI.

Trata-se de padrão de níveis de ruídos a serem observados pelas aeronaves, segundo suas características de fabricação e operação, para obtenção do Certificado de Homologação de Tipo.

O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica NSMA 58-36, Padrões de Ruído – Certificado de Homologação de Tipo, elaborado de acordo com o Anexo 16 da Convenção Internacional sobre Aviação Civil – Volume I –

clsks.

Aircraft Noise da OACI, em seu item 36.7 – LIMITAÇÕES DESTE REGULAMENTO, define:

Os níveis de ruído estabelecidos neste regulamento foram determinados para serem tão baixos quanto economicamente razoáveis, tecnicamente praticáveis e apropriados para o tipo de aeronave para o qual são aplicáveis. Nenhuma determinação é feita, segundo este regulamento, de que os níveis de ruído aqui estabelecidos são, ou deveriam ser, aceitáveis ou não para operação de, para, ou em qualquer aeródromo.

Assim, os padrões de níveis de ruídos estabelecidos pela Portaria nº 13/GM5 referem-se a ruídos emitidos pelo funcionamento de aeronaves, medidos através de métodos e condições especialíssimas e exclusivamente para fins de homologação de tipo de aeronave. Referidos padrões não consideram o impacto no local de operação das aeronaves e não se confundem com padrões de níveis de ruídos considerados para determinação de poluição sonora ambiental. Estes são medidos e determinados através de metodologia completamente diversa.

Folha nº 711 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

Resolução nº 01 – Conselho Nacional do meio Ambiente - CONAMA

Estabelece normas a serem obedecidas, no interesse da saúde no tocante à emissão de ruído em decorrência de quaisquer atividades.

Determina que a emissão de ruídos de quaisquer atividades obedeça o disposto nesta Resolução e considera os ruídos, com níveis superiores aos estabelecidos na **NBR 10151** – Avaliação do Ruído em Áreas Habitadas Visando o Conforto da Comunidade, da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, nocivos à saúde e ao sossego público. Determina, ainda, que os projetos de construção ou reforma de edificações obedeça o contido na **NBR 10152** – Níveis de Ruído para Conforto Acústico, da Associação Brasileira de Normas Técnicas.

CSUS.

A NBR 10151 – Avaliação do Ruído em Áreas Habitadas Visando o Conforto da Comunidade, fixa condições exigíveis para avaliação da aceitabilidade do ruído em comunidade, especificando método para medição de ruído, aplicação de correção nos níveis medidos e comparação de níveis corrigidos com um critério, à vista de fatores ambientais.

Estabelece, ainda, critério básico de ruído para áreas residenciais e níveis de correção do critério básico para aplicação em outros tipos de zoneamento.

Folha nº	712	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

CONCLUSÃO

A matéria tratada na Portaria nº 13/GM5 do Ministério da Aeronáutica é diversa da constante da Resolução nº 01 do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.

A primeira cuida do ruído inerente à aeronave, com fixação de métodos de medição para determinação de padrões visando, exclusivamente, a homologação de tipo, levando em conta apenas a conciliação de menor ruído possível com a razoabilidade econômica e aplicabilidade técnica para o tipo de aeronave. A segunda, do impacto da emissão de ruídos em geral no meio ambiente.

Destarte, entendemos que o objetivo dos embasamentos da Portaria nº 13/GM5 é distinto do estabelecido pelas NBR 10151 e NBR 10152: objetivos diferentes, métodos de aferição também diferentes. Ausente analogia, porquanto o cotejo está prejudicado.

Resumindo, o nível de ruído mínimo das aeronaves para efeito de certificação, é medido conforme a metodologia explicitada no NSMA 58-36 e Anexo 16 – Volume I; o nível de ruído no aeródromo e região, para fins de avaliação do impacto ambiental, é medido pelos métodos regradados pela NBR 10151.

clsks

Esse entendimento é corroborado pelo IAC – Divisão de Planejamento Aeroportuário e Pesquisa do Transporte Aéreo – DPT, segundo nossas indagações àquele órgão, via telefone em 24.11.1999.

A propósito, o IAC, como responsável pelo assunto, informou, também via telefone, que poderá efetuar medição de ruído no Aeroporto de Congonhas e imediações, mediante solicitação, via ofício, deste Órgão Ministerial.

São Paulo, 26 de novembro de 1999.

Akemi Souza Kitagawa Sant'Anna
Akemi Souza Kitagawa Sant'Anna
Técnica Pericial Economia

Antonio Venerando da Silva
Antonio Venerando da Silva
Técnico Pericial Contabilidade

Folha nº 713 do 21101
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

SUGESTÕES E CONSIDERAÇÕES QUE O SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS (SNA) PRETENDE APRESENTAR À COMISSÃO DE ESTUDOS DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO QUE PROPÕS-SE ANALISAR OS GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS À SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS

PROCURANDO NÃO SOBRECARRREGAR A COMISSÃO DE ESTUDOS COM DADOS E INFORMAÇÕES TÉCNICAS NA ESSÊNCIA, ELENCAREMOS ALGUNS PONTOS QUE VEMOS COMO CRUCIAIS PARA QUE "CONGONHAS" TORNE-SE UM AEROPORTO CADA VEZ MAIS VIÁVEL PARA OS USUÁRIOS E MENOS DRAMÁTICO PARA OS MORADORES DO ENTORNO

ELENCAREMOS EM SEGUIDA, ALGUNS PONTOS PARA CONSIDERAÇÃO DA COMISSÃO:

Folha nº 714 do
Processo 211/01
Lino de Aguiar Filho
Reg. 11068

1 - TRAFFIC ALERT AND COLLISION AVOIDANCE SYSTEM

Poderíamos traduzir "TCAS" como sendo um Sistema para se Evitar Colisões e Alerta de Tráfego entre aeronaves em voo.

A função do TCAS é a de prover uma separação segura entre aviões em voo, não dependendo para tanto do apoio dos controladores de tráfego aéreo e das estações de radar.

Os pilotos das aeronaves em voo teriam, portanto, condição de "observarem-se" uns aos outros através da observação dos respectivos instrumentos instalados nos painéis de instrumentos das mesmas e, com isso, evitar a possibilidade de potenciais colisões.

Essa "independência" dos sistemas de solo é possível por conta de um outro equipamento que emite sinais para as estações de controle de tráfego aéreo instalado em praticamente todas as aeronaves que voem em espaço aéreo controlado. Dá-se o nome de TRANSPONDER à esse equipamento, e o TCAS nada mais faz que "aproveitar" esse "sinal" que, de uma ou outra maneira, será transmitido obrigatoriamente.

No passado, nem todas as aeronaves possuíam tal equipamento - o TRANSPONDER - entretanto, levado pela necessidade de incrementar o fator de segurança de voo para as aeronaves operando em nosso espaço aéreo, do Departamento de Aviação Civil (DAC) houve por bem tornar obrigatório o uso do mesmo e, para tanto, deu aos operadores um relativo prazo para que o instalasse em suas aeronaves que ainda não o possuísem.

A OBRIGATORIEDADE DO USO DO "TCAS" DIMINUIRIA SIGNIFICATIVAMENTE O RISCO DE COLISÕES ENTRE AERONAVES QUE SOBREVOEM O ESPAÇO AÉREO SOBRE NOSSA CIDADE

Assim como o TRANSPONDER tornou-se obrigatório, e atualmente nenhuma aeronave está autorizada a sobrevoar nossa cidade se não o tiver, o TCAS deveria ser visto da mesma forma.

Enquanto trabalhadores do setor e em consonância com os usuários, vemos o "prazo" de 2005 dado pelo DAC para que as empresas instalem os "TCAS" distante da realidade que vivemos atualmente. Esse "prazo" deveria ser inversamente proporcional ao incremento do tráfego aéreo observado: quanto maior o tráfego menor o prazo.

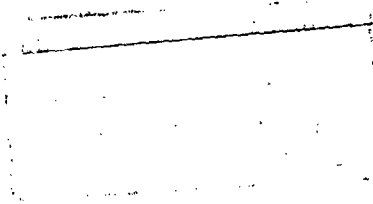
Entretanto, o que nos sugere acreditar é que o DAC está sempre demasiadamente preocupado com a **SAÚDE DAS EMPRESAS** em detrimento da **SEGURANÇA DE VÔO**, do decremento do **FATOR RISCO** e dos **DANOS** que possam causar à cidade que abriga, por exemplo, o aeroporto de Congonhas.

Não desejamos acreditar que o DAC tenha uma relação incestuosa e complacente para com os empresários do setor, principalmente porque trata-se de uma organização que deve colocar-se, em primeiro lugar, à serviço do público em geral.

Caso o DAC não tome a providência de decrementar essa data-limite de 2005 para a obrigatoriedade do uso do TCAS, é possível que os Ministérios Públicos Federal e Estadual tenham que fazer uso da força dos argumentos legais. Talvez uma medida como essa seja até mesmo desejada pelo próprio DAC uma vez que, em certos momentos, vê-se "engessado" pelos empresários do setor. Talvez devamos considerar que caberia a esta Comissão a iniciativa de demonstrar ao MPF e MPE tais considerações.

Documentos o forkados pelo
Comandante Carlos Lamsch
em 28/09/01, às 12h.

Nº 11068



Para ilustrar tal necessidade, talvez valha a pena citar que a Agência Federal de Aviação Civil Americana (FAA - Federal Aviation Agency), tornou **OBRIGATÓRIO** o uso do TCAS em todo território norte-americano e fixou como data limite o dia 30 de dezembro de 1993, portanto, lá nos EUA há quase oito anos o TCAS não mais apresenta-se como problema, mas sim, já é parte da solução para o constante aumento de tráfego aéreo.

Por muito pouco não amargamos um acidente grave sobre um setor densamente habitado da cidade de São Paulo, exatamente pela falta do "TCAS" em uma das aeronaves envolvidas no incidente. Vamos aos fatos!!!

Um dos Boeings havia decolado de Congonhas e deslocava-se para Itajaí. O outro, decolara de Guarulhos e destina-se a Florianópolis.

O que decolara de Guarulhos era um Boeing 737/200, e por se tratar de uma aeronave relativamente antiga não possuía o tal equipamento de segurança, o TCAS.

O outro, decolado de Congonhas, mais moderno e, portanto, já possuía o TCAS instalado. Entretanto, para que um piloto "veja" a outra aeronave, é imprescindível que a mesma esteja com seu Transponder acionado. Aquela que não possuía o TCAS, infelizmente, não estava com o Transponder acionado. Observem que essa é uma possibilidade em mil, mas se pode acontecer, tratando-se de Segurança, vai acontecer!

Dessa maneira, o piloto que voava o avião equipado com TCAS "não visualizou" o outro em TCAS.

Apesar dos esforços do controlador do momento, o acidente não teria sido evitado. Vejamos porque:

Assim que o controlador do setor observou as aeronaves citadas na tela de seu radar, tentou desesperadamente comunicar-se com ambas, porém, devido ao volume de tráfego no momento, não obteve sucesso.

Através de fonte confiável, soube que os "alvos", ou seja, os dois aviões, "fundiram-se" na tela de seu radar deixando-lhe o sentimento de que haviam realmente colidido.

Foram salvos porém, por um equipamento imprescindível em certos momentos: os olhos humanos. O piloto da aeronave equipada com TCAS avistou a outra pouco antes da colisão e, assim, pode efetuar uma manobra evasiva.

Assim que percebeu que não teria sucesso em comunicar-se com as aeronaves nas frequências pré-estabelecidas, o controlador imediatamente passou para a **FREQUÊNCIA DE EMERGÊNCIA** (121.5 Mhz).

Entretanto, um pequeno problema ainda não permitiria ao controlador o estabelecimento de comunicação bi-lateral com as aeronaves envolvidas. A rotina operacional (ao menos de uma das empresas) quanto ao uso do equipamento de comunicação (rádio) nº 2, que deveria ser utilizado para escuta permanente da frequência de emergência é: **"NÃO OUVI-LO DURANTE AS OPERAÇÕES DE POUSO E DECOLAGEM"**. Assim, o controlador transmitiu continuamente e em momento algum foi ouvido.

O exemplo da rotina que descrevi é da responsabilidade das empresas aéreas, e no que diz respeito a **SEGURANÇA DE VÔO**, tal procedimento deixa a desejar. Entretanto, vencer as resistências dos profissionais que elaboram tais rotinas é quase impossível.

Vejam os senhores quantas são as variantes que envolvem o transporte aéreo, e que por conta da heterogeneidade dos profissionais que movimentam o setor, escapar dos acidentes e incidentes fica muitas vezes nas mãos de um Ser Superior.

Poderia discorrer por páginas e páginas sobre tais questões, mas receio que possa perder passageiros importantes: os senhores. Talvez seja melhor apresentar-lhes os problemas em doses homeopáticas quanto aos perigos e riscos que nos cercam, principalmente quando o tráfego se adensa e se avoluma, o que atualmente é uma constante sobre nossa São Paulo e imediações.

Folha nº 715	do
Processo	21101
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

2 - QUAL SERIA O NÚMERO DE OPERAÇÕES (POUSOS E DECOLAGENS) IDEAL PARA UM AEROPORTO DO TIPO DE CONGONHAS?

Nosso país é filiado à **ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL** (OACI ou ICAO, em inglês).

A "OACI" recomenda um total de 195.000 operações/ano para aeroportos do modelo de Congonhas entretanto, segundo dados oficiais, o número de operações atualmente beira a casa de 228.000/ano. Na verdade, são 33.000 operações/ano a mais do recomendado.

O mais incrível foi ouvir em 4 de setembro último, por parte do representante do DAC, que o INSTITUTO DE AVIAÇÃO CIVIL - IAC - considera que Congonhas tem condição de "crescer" ainda mais...!

3 - AS PISTAS PARALELAS DO AEROPORTO DE CONGONHAS POUCO DIFEREM DA PISTAS DISPONÍVEIS EM PORTA-AVIÕES.

Ambas as pistas de Congonhas não possuem o prolongamento desejável conhecido como ÁREA DE ESCAPE, que nada mais é que uma extensão até mesmo de terra ou grama, que permita que as aeronaves que não consigam permanecer nos limites da pista numa INTERRUPÇÃO DE DECOLAGEM ou em um POUSO MAL-SUCEDIDO, não transformem um simples incidente em acidente grave.

A título de informação, um Boeing 737/300 ao decolar lotado de Congonhas encontra-se com mais de 60 toneladas de peso e a uma velocidade no entorno de 200 Km/h. Se tiver que interromper sua decolagem o mesmo terá consumido aproximadamente perto de 800 metros de pista, portanto, terá que parar em pouco menos que 1000 metros. E se não conseguir parar???

O ideal seria prolongar ao menos uma das pistas porém, quem conhece Congonhas sabe que isso está muito próximo do impossível.

Possivelmente uma maneira alternativa para compensar a falta dessa ÁREA DE ESCAPE seja a instalação de REDES DE CONTENÇÃO (é provável que tecnicamente tenham outro nome).

Essas REDES seriam instaladas em um determinado ponto próximo às cabeceiras da(s) pista(s) de maneira que, em uma interrupção de decolagem, tal aeronave permaneceria obrigatoriamente dentro dos limites da pista em uso. Assim, a possibilidade de vermos um avião "plantado" em plena Avenida Washington Luís seria praticamente nula.

- Qual seria o investimento?

Com certeza bem menor que o custo de uma única vida humana.

Folha nº	716	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

4 - CONSIDERANDO A ATUAL ESTRUTURA ADMINISTRATIVA DE GRANDE PARTE DOS AEROPORTOS BRASILEIROS TEMOS VERDADEIROS "ESTADOS" DENTRO DE ESTADOS (VATICANOS EM MENOR ESCALA)

Tomemos por modelo o Aeroporto de Congonhas!

A EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AERONÁUTICA (INFRAERO) é senhora e soberana no que diz respeito ao mesmo. Nenhum projeto de reforma, ampliação ou construção passa pela aprovação da Prefeitura Municipal de São Paulo, por exemplo.

O aeroporto público é considerado uma unidade autônoma, independente de toda e qualquer interferência do Estado/Cidade que o contém.

Entretanto, parte significativa das riquezas originadas pelo mesmo não fica no Estado ou Cidade que o abriga. Os problemas gerados muitas vezes pelo crescimento desordenado como aquele que observamos em Congonhas, estes sim são problemas da cidade. O município não participa das decisões e dos planejamentos de impacto ambiental que fica a cargo do DAC através de seus órgãos e institutos. A decisão vem pronta, perfeita e concreta. À

administração municipal cabe resolver os problemas originados de planejamentos defeituosos e decisões autoritárias.

É possível que esta COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR OS GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS À SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS tenha de expandir-se envolvendo SÃO PAULO como um todo, considerando seus três aeroportos - Congonhas, Guarulhos e Marte - e talvez, até mesmo, aeroportos vizinhos: Viracopos, São José dos Campos, Sorocaba, Jundiaí e todo o espaço aéreo que nos envolve.

Como exemplo de que o assunto é bem mais abrangente do que imaginamos, observamos que os Procedimentos de Subida, de Descida, de Emergência e outros, ficam absolutamente a cargo do DEPARTAMENTO DE ELETRÔNICA E PROTEÇÃO AO VÔO (DEPV) sem a menor participação da comunidade, principalmente das populações que habitam as imediações dos aeroportos, e portanto, sintomaticamente afetadas.

Procedimentos de Abatimento de Ruídos deveriam ser levados em consideração pelo DEPV sempre que tratar-se de aeroportos urbanos. Se a comunidade não questiona, o DEPV fatalmente não levará em consideração tais procedimentos mas sim, considerará o "custo" desta ou daquela operação para as Empresas.

5 - CONCLUSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS DESTA INTENÇÃO DE CONTRIBUIRMOS COM OS TRABALHOS DESTA COMISSÃO DE ESTUDOS

O SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS (SNA) é uma entidade representativa de uma categoria profissional (os Aeronautas) os quais, enquanto parte da indústria do transporte aéreo, percebe os problemas do Setor uma vez que interage diretamente no âmago de seu contexto.

As relações entre o Departamento de Aviação Civil (DAC) - órgão normatizador e fiscalizador do setor - e os Concessionários - chamados habitualmente de "Empresários do Setor" - é, no mais das vezes, uma relação complicada para que possamos conviver na mais perfeita harmonia, pois nem sempre o DAC fiscaliza e, quando normatiza procedimentos, nem sempre (a nosso ver) demonstra total e absoluta isenção (está sempre a ouvir os "Empresários").

No outro prato da balança encontram-se os trabalhadores e os usuários os quais, no mais das vezes, não possuem um canal de comunicação aferido e sincronizado. Há algum tempo faz-se necessário o surgimento de um ELO DE LIGAÇÃO entre estes dois entes que não interagem.

De maneira bastante singela vemos que esta COMISSÃO DE ESTUDOS DA CÂMARA MUNICIPAL, talvez sem o perceber, assumiu o papel de INTERLOCUTORA entre os Usuários e os Trabalhadores (Aeronautas e Aeroviários).

Temos, enquanto entidade de classe, convicção de que possivelmente seja este um momento histórico em nossas vidas.

Estamos e estaremos sempre à disposição daqueles que, como os Senhores Vereadores de São Paulo que, corajosamente, instalaram esta COMISSÃO DE ESTUDOS com o claro objetivo de construir uma SÃO PAULO melhor e mais humana.

Este documento possui caráter público, podendo ser disponibilizado livremente a critério desta Comissão.

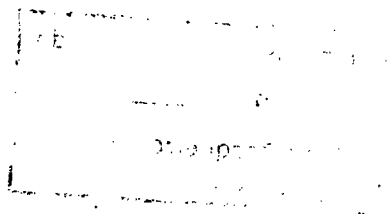
São Paulo, 10 de setembro de 2001.

CARLOS CAMACHO

Comandante de Boeing 737 e Diretor do SNA.

Folha nº	717	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

Pres. SIND. DOS AERONAUTAS





Junta 2 a
Rep. 176/96
SP, 16/08/99
[Assinatura]

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DE SÃO PAULO

Memorando nº 69/99/DPr/SP

Folha nº	718	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

São Paulo, 05 de julho de 1.999.

Excelentíssima Senhora Procuradora da República
Dra. Maria Luiza Grabner

Encaminho, conforme solicitação de V.Exa, o relatório referente a Representação 176/96, em anexo.

Atenciosamente,

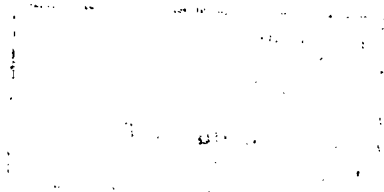
Akemi Souza Kitagawa Sant'Anna
Técnica Pericial Economia

Antonio Venerando da Silva
Técnico Pericial Contabilidade

Recluido.

28/09/01.

12h. $\int_{e-11068}$



EMENTA

Representação nº 176/96.

Meio Ambiente.

Poluição Sonora Provocada Pelo Aeroporto de Congonhas

Procuradora da República: Dra. Maria Luiza Grabner

Folha nº 719 do
Processo 211/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068
São Paulo - SP.

RELATÓRIO

Visando cumprir as determinações contidas no Ofício 6832/99/MPF/PR/SP/SOTC/1º Ofício, de 26 de maio de 1999, realizamos inspeção no Aeroporto Internacional de Congonhas – São Paulo - SP nos dias 07, 09, 15 e 18 de junho de 1999.

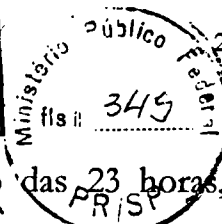
Para a coleta de dados e as verificações necessárias, efetuamos observações no Serviço Regional de Proteção ao Voo - SRPV, Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO, Serviço Regional de Aviação Civil – SERAC e demais dependências do Aeroporto .

No SRPV fomos recebidos, inicialmente, pelo Coronel Aviador Ricardo Nogueira da Silva, Chefe do Órgão, que designou o Sub Oficial Darcy Banci para acompanhamento e disponibilização dos arquivos contendo os registros das operações efetuadas fora do horário normal de funcionamento do Aeroporto. Auxiliou nas atividades o Sub Oficial Mauri Fernandes Rodrigues, o Cabo Karl Marx da Costa Cardoso, o Tenente Oswalte de Castro Poties, o Sub Oficial Otávio Teixeira de Abreu Neto e o Sargento Eurípedes Lemes de Santana.

Das reuniões realizadas no Gabinete do Chefe do Órgão, SRPV e SERAC apreendemos as seguintes informações:

Isus.

Folha nº	720	do	21/01
Processo	Irineu Bosqueiro Filho		
Reg.	11068		



Os Vôos, cujo horário previsto de chegada está próximo das 23 horas, podem ultrapassar o horário de fechamento do aeroporto, em casos de tráfego aéreo intenso, más condições de tempo, etc. que acarretam em atrasos.

Os vôos que, em situações excepcionais, operarem após às 23 horas, só poderão pousar em Congonhas se estiverem dentro dos casos permitidos pela Portaria DGAC nº 656/94, qualquer outra situação emergencial deve ser autorizada pelo Chefe do SRPV.

As oficinas de manutenção das aeronaves não estão localizadas no Aeroporto de Congonhas. Eventuais ajustes nas aeronaves são realizados dentro do horário de operação normal do aeródromo. Ocasionalmente, ocorrem checks de aeronave na pista auxiliar do Aeroporto, mediante autorização especial e dentro do horário normal de operação. Não há vôos de treinamento em Congonhas.

O Instituto de Aviação Civil – IAC possui estudos sobre a poluição no Aeroporto de Congonhas. A INFRAERO e o SRPV não dispõem de cópias dos referidos estudos. Não há controle ou fiscalização da poluição sonora e ambiental.

O projeto de ampliação do Aeroporto visa somente a área de infra-estrutura para o atendimento aos passageiros, como por exemplo, os terminais de atendimento, embarque e desembarque, garagens, check-ins, etc. A quantidade de vôos operados não será alterada pois o aeródromo já opera próximo a capacidade máxima.

Quaisquer construções a serem realizadas dentro da zona de proteção ao vôo, devem solicitar autorização ao 4º Comando Aéreo - COMAR, que é pré-requisito para obtenção do alvará de construção da prefeitura. O 4º COMAR solicita ao SRPV que analise o pedido e manifeste-se. Após a emissão da autorização, cabe a prefeitura fiscalizar a obra em construção e verificar se os parâmetros autorizados

estão sendo respeitados. O Ministério da Aeronáutica não tem poderes de fiscalizar, tampouco embargar a obra.

O Serviço Regional de Aviação Civil – SERAC, é o órgão responsável pela fiscalização e verificação dos tipos e condições de aeronaves, pilotos, capacidade das aeronaves e operações a serem realizadas. Ex.: se uma aeronave não autorizada a realizar transporte de enfermos vier a fazê-lo, cabe ao SERAC punir a empresa e o piloto. O SRPV não se preocupa se as aeronaves que irão pousar estão de acordo com a Portaria nº 656/94, as verificações são realizadas após o pouso pelo SERAC.

In off o Coronel relatou que as empresas aéreas pleiteiam a expansão do tempo de operação do aeroporto para até às 24 horas mas, na sua opinião, não há respaldo da população.

As operações que ocorrem no horário de fechamento do aeroporto, são vôos em casos de SVH –Salvamento de Vida Humana, como resgate e transporte de enfermos ou de órgãos para transplantes. Os registros sistemáticos dessas operações foram implementados a partir de novembro de 1996, não constando, segundo informações do Sub Oficial Banci, quaisquer anotações anteriores de operações semelhantes.

Os registros consistem em relacionar as aeronaves que realizaram missão de SVH, mês a mês. Esses registros são encaminhados ao SERAC para verificação posterior da regularidade das aeronaves e dos profissionais envolvidos nas operações.

Todas as operações de pouso/decolagem que vierem a ocorrer no período das 23 horas às 06 horas devem ser autorizadas Pelo Coronel Nogueira, Chefe do SRPV.

SSKS

Folha nº 722 do 21101
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



As situações de emergência como problemas de combustível, manutenção ou falha de motores, têm permissão de pouso. Entretanto, quando isto ocorre, os pilotos normalmente optam por pousar em Guarulhos.

A distância mínima entre um pouso e outro é 5 milhas náuticas (8,83 Km), algo em torno de 3 a 4 minutos, e entre um pouso e uma decolagem, 3 milhas náuticas (5,3Km), ou 2 minutos. Normalmente, entre dois pousos é autorizado uma decolagem.

A média diária de operações de pouso/decolagem gira em torno de 500 operações. Em horários de grande movimento ocorrem de 40 a 42 operações por hora. A capacidade máxima do aeródromo é de 47 operações por hora.

Com relação aos tipos de aeronaves que podem operar no aeroporto de Congonhas, há "n" variáveis que são levadas em consideração para uma aeronave operar como peso, temperatura, altitude em relação ao nível do mar, ventos, situação climática, tamanho da aeronave, tamanho da pista de pouso e outros.

Aeronaves ruidosas, incluídas nas restrições de operações, registradas como operantes no Aeroporto, não significa que são realmente impróprias visto que suas configurações técnicas, na grande maioria dos casos, foram modernizadas.

Na INFRAERO, o Superintendente Coronel Antonio Carlos Teixeira Chagas, informou não ter conhecimento de visitas oficiais de qualquer órgão, especialmente CETESB e IPT/USP, para efeito de medições de níveis de poluição sonora e/ou ambiental, mesmo porque, a realização de tais trabalhos dependem de sua expressa autorização. Ressalvou eventuais trabalhos realizados fora do perímetro do aeroporto, e se existiram, são de seu total desconhecimento e de sua equipe. Essas informações foram confirmadas pelo Gerente de Manutenção/INFRAERO, Sr.

cdsrs. P

Mario Tinen, e o Gerente de Operações e Segurança/INFRAERO, Sr. Frits Harald Brems, acrescentando que são funcionários há 18 e 15 anos, respectivamente e nesse período não têm conhecimento da realização oficial de trabalhos desta natureza.

O Coronel Chagas, a respeito de obras projetadas para o aeroporto, informou que o projeto encontra-se em fase de elaboração. Visa ampliar a infra-estrutura de atendimento aos passageiros permitindo a ampliação da capacidade de 8 milhões de passageiros/ano para 9 milhões de passageiros/ano. Inclui ainda instalação de pontes de embarque e edifício-garagem. Não nos foi apresentado qualquer documento ou registro comprovando as alegações.

Concluindo, à vista das observações efetuadas, relatórios analisados e informações coletadas, discorreremos em respostas a cada quesito formulado no referido Ofício:

- 1 – No Serviço Regional de Proteção ao Voo – SRPV, no Aeroporto de Congonhas, constam registrados, somente a partir de novembro de 1996, os vôos operados no horário de fechamento do Aeroporto, das 23 horas às 06 horas. (Cópias dos relatórios analisados no Anexo I)

Discriminamos, a seguir, a quantidade de operações realizadas mês a mês, anualmente e totalização geral.

[Assinatura]

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha nº 724 21/01 do
Processo
Trineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



MÊS	1996	1997	1998	1999
Janeiro	--	10	09	13
Fevereiro	--	15	08	08
Março	--	11	08	12
Abril	--	13	07	10
Maió	--	06	09	07
Junho	--	10	13	--
Julho	--	08	19	--
Agosto	--	14	19	--
Setembro	--	07	13	--
Outubro	--	09	18	--
Novembro	14	17	12	--
Dezembro	15	04	12	--
TOTAIS	29	124	147	50
TOTAL GERAL	350			

A totalidade das operações foram realizadas em missões SVH – Salvamento de Vidas Humanas em resgate de pacientes e translaços de órgãos para transplantes sob a responsabilidade de empresas de serviços médicos.

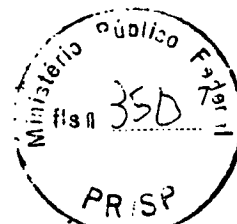
Foram utilizadas aeronaves de pequeno porte dos tipos:

LR	24	25	31	35	55
BE	20	40	55	58	90
BH	06				
C	500	550			
E	810				
PA	31	34			
PC	12				
MU	02				
HS	25				

2 – Aeronaves relacionadas no Anexo à Portaria nº 656/DGAC de 21.12.94 que operaram entre 6 horas e 7 horas e entre 22 horas e 23 horas.

Data	Tipo	Origem	Destino	Hora
28.02.98	HS 25	Fortaleza – CE	São Paulo – SP	10h 08 min
TOTAL	01			

Isks. J



- 3 – Não constam registros de vôos de aeronaves cargueiras, vôos de treinamento, experiências e operações de checagem realizados no Aeroporto de Congonhas entre às 23 horas e 06 horas.

Folha nº	725	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

- 4 – Com base no movimento de abril 1999, 121 tipos de aeronaves operam em Congonhas, conforme discriminado no Anexo II.

No referido mês ocorreram 16.500 movimentos, perfazendo média diária de 550 operações, com predominância das seguintes aeronaves:

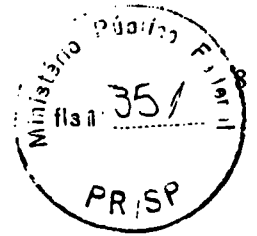
Aeronave	Movimentos	%
Fokker 100	4.431	26,85
Boeing 737 500	2.688	16,29
Boeing 737 300	2.429	14,72
Fokker 50	785	4,76
Total	10.333	62,62

- 5 – A capacidade máxima do aeródromo de Congonhas é de 47 operações por hora. Considerando o período normal de funcionamento das 06 às 23 horas, ou seja, 17 horas, conclui-se que a capacidade máxima diária é de 799 operações.

A capacidade operacional é definida pela Instrução do Ministério da Aeronáutica – IMA 100-12 (Anexo III) em seus itens 8-15 e 8-28. Especialmente o 8-28 que define:

“A separação mínima entre uma aeronave decolando e outra na aproximação final deve ser estabelecida através de coordenação entre o APP e a TWR e nunca será inferior a 5,3 Km (3 NM), considerando-se que a aeronave decolando deverá ter ultrapassado o final da pista”.

Ass. J



(Entende-se APP como órgão controlador de vôos, responsável pela segurança, TWR como torre de controle do aeroporto e NM como milhas náuticas).

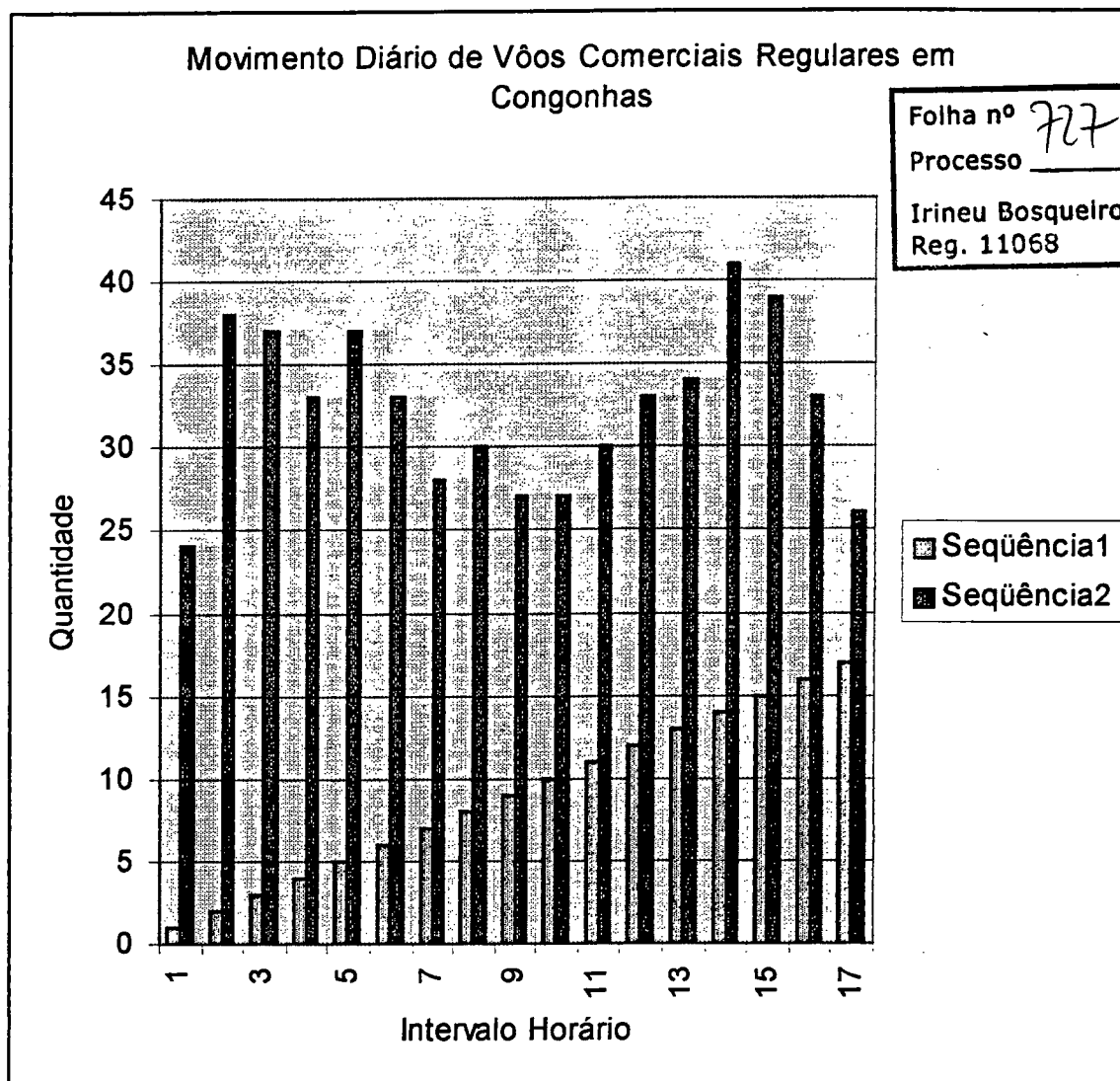
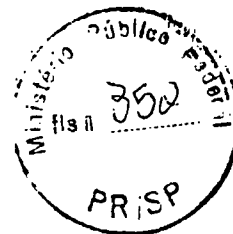
Folha nº 726 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

Baseados na grade horária do mês de junho de 1999, posição 10.06.99, elaboramos demonstrativo do número diário de operações de vôos comerciais regulares. Os vôos executivos e extraordinários não estão considerados na grade e suas operações são executadas nos intervalos disponíveis.

Intervalo	Nº de Operações
01. 06:00 – 06:59	24
02. 07:00 – 07:59	38
03. 08:00 – 08:59	37
04. 09:00 – 09:59	33
05. 10:00 – 10:59	37
06. 11:00 – 11:59	33
07. 12:00 – 12:59	28
08. 13:00 – 13:59	30
09. 14:00 – 14:59	27
10. 15:00 – 15:59	27
11. 16:00 – 16:59	30
12. 17:00 – 17:59	33
13. 18:00 – 18:59	34
14. 19:00 – 19:59	41
15. 20:00 – 20:59	39
16. 21:00 – 21:59	33
17. 22:00 – 22:59	26
Total	550

Visualizando em gráfico nota-se que as ocorrências de maior movimento verificam-se nos períodos da manhã e da tarde, com picos entre às 07 horas e 11 horas e das 17 às 21 horas.

Ass.



Folha nº 727	21/01 do
Processo	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

Considerando, ainda, os números da grade horária, a frequência das operações, distribuídas pelos dias da semana, apresenta o seguinte quadro:

Período	Nº de Operações Diárias
De segunda-feira à domingo	173
De segunda-feira à sábado	85
De segunda-feira à sexta-feira	161
De segunda-feira à sexta-feira, mais domingo	100
Sexta-feira	10
Domingo	21
TOTAL	550

Ass.



Analisando o quadro anterior conclui-se que das 550 operações diárias previstas na grade horária, 519, ou seja, 94,36% ocorrem diariamente no período de segunda-feira a sexta-feira.

Folha nº	728	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

6 – Está em elaboração projeto para ampliação da infra-estrutura do aeroporto que permitirá o aumento da capacidade de atendimento aos passageiros, dos atuais 8 milhões para 9 milhões ao ano. Inclui instalação de pontes de embarque e edifício garagem.

A execução das obras projetadas não implica em aumento da capacidade operacional do Aeroporto.

7 – Não existe dentro do Aeroporto de Congonhas órgão oficial responsável pelo controle da emissão de poluentes atmosféricos.

8 – Não existe dentro do Aeroporto de Congonhas órgão oficial responsável pelo controle da emissão de ruídos.

Anexos:

I – Relatórios de Registros de operações em missão SVTH realizadas das 23 às 06 horas (31 páginas).

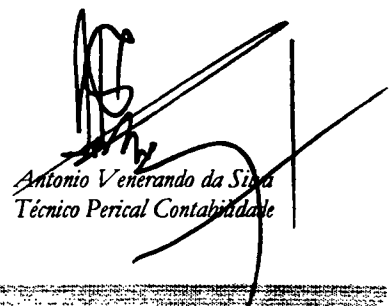
II – Relação de Aeronaves que operam no Aeroporto de Congonhas – Posição abril de 1999 (03 páginas).

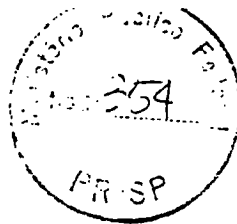
III – Cópia da Instrução do Ministério da Aeronáutica ENLA 100-12 (07 páginas)

IV – Cópia do macro-organograma do Ministério da Aeronáutica.

São Paulo, 05 de Julho de 1999


Akemi Souza Kitagawa Sant'Anna
Técnica Pericial Economia


Antonio Venerando da Silva
Técnico Pericial Contabilidade



para a
Alm. 126/96
SP, 16/03/99

MINISTERIO PUBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPUBLICA NO ESTADO DE SÃO PAULO

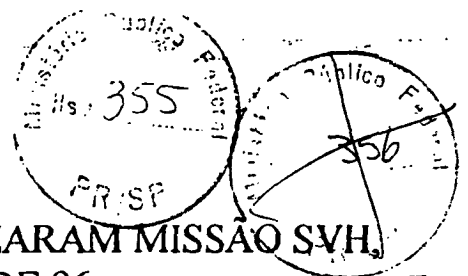
Folha nº 729	do
Processo 21101	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

ANEXO I

**RELATÓRIOS DE REGISTROS DE OPERAÇÕES EM MISSÃO SVH
REALIZADAS DAS 23 HORAS ÀS 06 HORAS (31 páginas)**

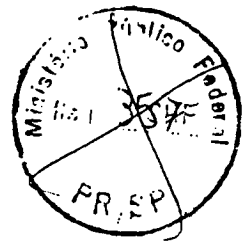
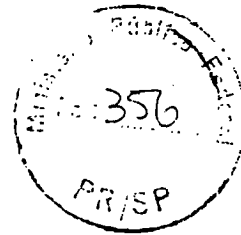
[Handwritten signature]
Lous.

RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO SVH,
NO MÊS DE NOVEMBRO DE 96



Folha nº 730 do 21101
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

DIA	MATRÍCULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
06	PT LPZ	LR-35	SBSP	SBCT	DEP 0420
09	PT OUG	LR-35	SBSP	SBBU	DEP 0700
13	PT LCR	C-550	SBSP	SBRJ	DEP 0120
17	PT OUG	LR-55	SBSR	SBSP	ARR 0228
19	PT LCR	C-550	SBSP	SBBU	DEP 0107
19	PT LGS	LR-35	SBCA	SBSP	ARR 0115
19	PT LCR	C-550	SBBU	SBSP	ARR 0311
20	PT LCR	C-550	SBAR	SBSP	ARR 0136
21	PT LCR	C-550	SBBE	SBSP	ARR 0743
22	PT OAX	BE-58	SBSR	SBSP	ARR 0449
24	PT LCR	C-550	SBPV	SBSP	ARR 0421
27	PT OBS	LR-55	SBSP	SBMG	DEP 0351
27	PT OBS	LR-55	SBLO	SBSP	ARR 0746
29	PT OBS	LR-55	SBSP	SBMG	DEP 0430



RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO SVH,
NO MÊS DE DEZEMBRO DE 96

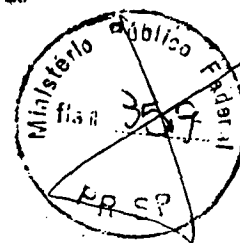
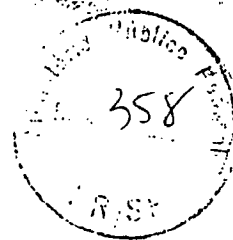
Folha nº 731 do 21101
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

DIA	IA	TRÍCULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
06	PT	VRN	E 810	SBVG	SBSP	ARR 0119
13	PT	OUG	LR 55	SBSP	SBEG	DEP 0215
14	PT	LCR	C 550	SBEG	SBSP	ARR 0543
16	PT	OUG	LR 55	SBML	SBSP	ARR 0223
16	PT	OFV	MU 02	SBVG	SBSP	ARR 0246
17	PT	LCR	C 550	SBNT	SBSP	ARR 0657
7	PT	OUG	LR 55	SBSP	SBFI	DEP 0709
18	PT	LCR	C 550	SBBR	SPRJ	ARR 0241
19	PT	OUG	LR 55	SBSP	SACY	DEP 0411
22	PT	IDQ	PA 31	SWRD	SBSP	ARR 0237
23	PT	OBS	LR 55	SBSP	SBIG	DEP 0158
27	PT	OFV	MU 02	SBBR	SESP	ARR 0425
28	PT	OUG	LR 55	SBSP	SBRP	DEP 0103
28	PT	OUG	LR 55	SBRP	SBSP	ARR 0356
30	PT	LKS	C 550	SBKP	SBSP	ARR 0256

RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO-SVH,
NO MÊS DE JANEIRO DE 97

Folha nº 357 do
Processo 73221/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
07	PT OBR	LR-55	SBSL	SBSP	ARR 0122
07	PT LCR	C-550	SBBR	SBSP	ARR 0436
07	PT OUG	LR-55	SBEG	SBSP	ARR 0633
16	PT OFV	MU-02	SBRJ	SBSP	ARR 0125
17	PT LKS	C-550	SBSP	SBVT	DEP 0509
19	XA SSU	LR-24	SBCY	SBSP	ARR 0326
21	PT OFV	MU-02	SBBR	SBSP	ARR 0242
23	PT OUG	LR-55	SBEG	SBSP	ARR 0120
29	PT OUG	LR-55	SBPV	SBSP	ARR 0746
31	PT LCR	C-550	SBPA	SBSP	ARR 0454

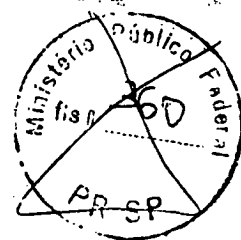


**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO SVH
NO MÊS DE FEVEREIRO DE 97**

Folha nº 733 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
01	PT LKS	C 550	SBFZ	SBSP	ARR 0129
01	PT WGF	LR 35	SBSP	SBRJ	DEP 0524
02	PT OUG	LR 55	SBSP	SBCA	DEP 0758
08	PT WGF	LR 35	SBSV	SBSP	ARR 0229
10	PT OBS	LR 55	SBSP	SBBE	DEP 0428
12	PT OBR	LR 55	SBEG	SBSP	ARR 0529
13	PT OBR	LR 55	SBSP	SBRJ	DEP 0123
13	PT OBR	LR 55	SBRJ	SBSP	ARR 0333
14	PT WGF	LR 35	SBBU	SBSP	ARR 0105
18	PT OUG	LR 55	SBPV	SBSP	ARR 0700
22	PT LKS	C 550	SBYS	SBSP	ARR 0300
23	PT OBS	LR 55	SBFZ	SBSP	ARR 0613
28	PT LKS	C 550	SBML	SBSP	ARR 0419
28	PT LKS	C 550	SBSP	SBGL	DEP 0523
28	PT LKS	C 550	SBGL	SBSP	ARR 0821

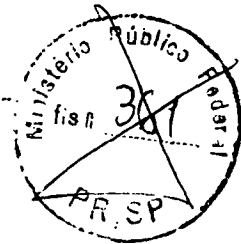
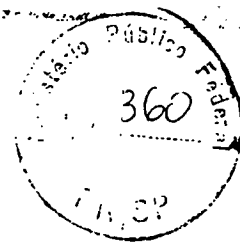
[Handwritten signature]



**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO SVH,
NO MÊS DE MARÇO DE 97**

Folha nº 734 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
01	PT LKS	C 550	SBAU	SBSP	ARR 0400
01	PT WGF	LR 35	SBSP	SNQY	DEP 0316
03	PT LKS	C 550	SBPA	SBSP	ARR 0615
06	PT WGF	LR 35	SBCT	SBSP	ARR 0253
10	PT OZR	BE 90	SBSP	SBRJ	DEP 0833
12	PT LCR	C 550	SDOU	SBSP	ARR 0326
18	PT OUG	LR 35	SBJP	SBSP	ARR 0556
25	PT LCR	C 550	SBRF	SBSP	ARR 0210
25	PT OUG	LR 55	SBSP	SBCG	DEP 0242
25	PT OUG	LR 55	SBCG	SBSP	ARR 0639
26	PT LPZ	C 500	SBBU	SBSP	ARR 0746



**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO SVH,
NO MÊS DE ABRIL DE 97**

Folha nº 735 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
09	PT OZR	BE 90	SBSP	SNPD	DEP 0257
09	PT OZR	BE 90	SNPD	SBSP	ARR 0556
10	PT LKS	C 550	SBSL	SBSP	ARR 0215
11	PT WGF	LR 35	SBSP	SBEG	DEP 0517
13	PT LJE	BE 55	SBBT	SBSP	ARR 0657
14	PT OUG	LR 55	SBMO	SBSP	ARR 0259
15	PT WGF	LR 35	SBSP	SBEG	DEP 0310
15	PT OUG	LR 55	SBSP	SBMO	DEP 0558
21	PT WOD	BE 40	SBIZ	SBSP	ARR 0520
24	PT OUG	LR 55	SBRJ	SBSP	ARR 0349
25	PT WGF	LR 35	SBSL	SBSP	ARR 0345
26	PT LKS	C 550	SBSP	SBCY	DEP 0724
26	PT OUG	LR 55	SBPV	SBSP	ARR 0745

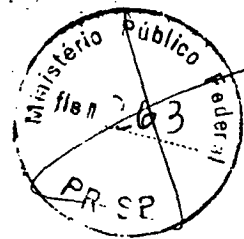
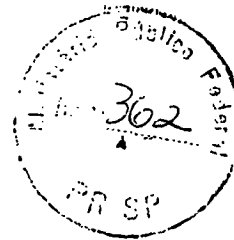
**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO SVH,
NO MÊS DE MAIO DE 97**

Ministério Público Federal
PR SP
361

Ministério Público Federal
PR SP
362

Folha nº 736 do
Processo 24/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

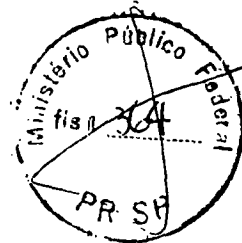
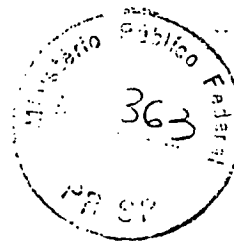
DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
01	PT LKS	C 550	SBSP	SBSJ	DEP 0836
12	PT WGF	LR 35	SBBR	SBSP	ARR 0320
17	PT OBS	LR 55	SBSP	SBBR	DEP 0424
18	PT OUG	LR 55	SBSP	SBCG	DEP 0301
18	PT OUG	LR 55	SBCG	SBSP	ARR 0643
31	PT OBS	LR 55	SBSP	SBBR	DEP 0818



**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO SVH,
NO MÊS DE JUNHO DE 97**

Folha nº	737	do	21/01
Processo			
Irineu Bosqueiro Filho			
Reg. 11068			

DIA	MATRÍCULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
03	PT LGS	LR 35	SBBH	SBSP	ARR 0209
04	PT WKF	PC 12	SBRJ	SBSP	ARR 0252
13	PT OBS	LR 55	SBEG	SBSP	ARR 0428
17	PT LGS	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0427
20	PT LGS	LR 35	SBBR	SBSP	ARR 0303
21	PT OBS	LR 55	SBEG	SBSP	ARR 0852
22	PT LGS	LR 35	SBSP	SBBH	DEP 0722
27	PT LGS	LR 35	SBSP	SBBR	DEP 0248
28	PT LGS	LR 35	SBVT	SBSP	ARR 0441
30	PT OBS	LR 55	SBSP	SBEG	DEP 0530

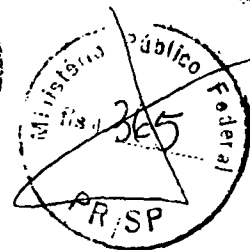
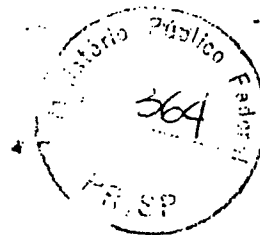


**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO SVH,
NO MÊS DE JULHO DE 97**

Folha nº 738 21/01 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

DIA MATRÍCULA TIPO ORIGEM DESTINO HORA UTC

04	PT LKS	C 550	SBSP	SBCT	DEP0236
07	PT OBS	LR 55	SBFZ	SBSP	ARR 0302
13	PT LKS	C 550	SBBU	SBSP	ARR 0252
17	PT LCR	C 500	SDCS	SBSP	ARR 0223
17	PT LKS	C 550	SBSV	SBSP	ARR 0639
19	PT LGS	LR 35	SBSP	SBCG	DEP 0521
20	PT LGS	LR 35	SBCR	SBSP	ARR 0236
23	PT RAA	E810	SBLO	SBSP	ARR 0343

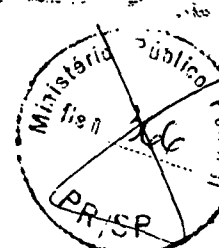
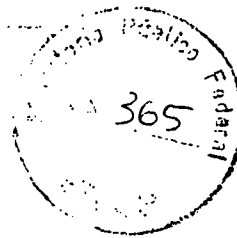


**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO
SVH, NO MÊS DE AGOSTO DE 97**

Folha nº	799	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

DIA MATRÍCULA TIPO ORIGEM DESTINO HORA UTC

01	PT LKS	C 550	SBSP	SBIT	DEP 0334
01	PT LKS	C 550	SBIT	SBSP	ARR 0648
03	PT LGS	LR 35	SBNT	SBSP	ARR 0825
06	PT LGS	LR 35	SBBL	SBSP	ARR 0413
10	PT WHD	BE 40	SBSR	SBSP	ARR 0506
16	PT OUG	LR 55	SBSP	SBBR	DEP 0340
22	PT OUG	LR 55	SBSP	SBBR	DEP0341
23	PT OUG	LR 55	SBEG	SBSP	ARR 0438
23	PT LKS	C 550	SECR	SBSP	ARR 0524
23	PT LGS	LR 35	SPEG	SBSP	ARR 0714
24	PT LKS	C 550	SBCY	SBSP	ARR 0512
26	PT LGS	LR 35	SBRF	SBSP	ARR 0207
28	PT OFV	MU 2	SBRP	SBSP	ARR 0221
28	PT WLO	LR 31	SBVG	SBSP	ARR 0252

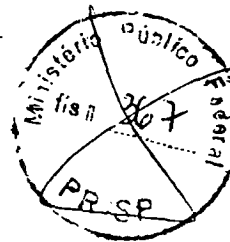


RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO SVH.
NO MÊS DE SETEMBRO DE 97

Folha nº 74021101 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

DIA MATRÍCULA TIPO ORIGEM DESTINO HORA UTC

08	PT LKS	C550	SBSP	SBAQ	DEP 0616
12	PT OUG	LR 55	SBSP	SBPA	DEP 0652
17	PT VAN	E 810	SBSR	SBSP	ARR 0842
19	PT LCR	C 550	SBCY	SBSP	ARR 0338
22	PT LKS	C 550	SBBR	SBSP	ARR 0331
22	PT OSN	BE 90	SBAS	SBSP	ARR 0347
24	PT WNO	HS 25	SBJP	SBSP	ARR 0314



**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO SVH,
NO MÊS DE OUTUBRO DE 97**

Folha nº	741	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

DIA MATRÍCULA TIPO ORIGEM DESTINO HORA UTC

07	PT LCR	C 550	SDMK	SBSP	ARR 0303
07	PT WNO	C 550	SBRB	SBSP	ARR 0607
08	PT LKS	C 550	SBSP	SBFZ	DEP 0652
07	PT LCR	C 550	SBFZ	SBSP	ARR 0713
15	PT OUG	LR 55	SBCG	SBSP	ARR 0341
16	PT LKS	C 550	SBTE	SBSP	ARR 0135
16	PT OUG	LR 55	SBDN	SBSP	ARR 0343
18	PT WGF	LR 35	SBUL	SBSP	ARR 0251
23	PT WKF	PC 12	SBNF	SBSP	ARR 0320

[Handwritten signature]

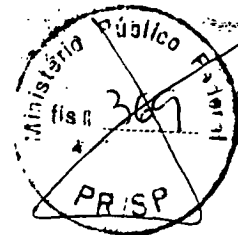
**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO SVH,
NO MÊS DE NOVEMBRO DE 97**

Folha nº 742 do 21/01
 Processo 21101
 Irineu Bosqueiro Filho
 Reg. 11068

DIA MATRÍCULA TIPO ORIGEM DESTINO HORA UTC

01	PT LJK	LR 35	SBBE	SBSP	ARR 0527
01	PT WNO	HS 25	SBRF	SBSP	ARR 0546
06	PT OUG	LR 55	SBSV	SBSP	ARR 0115
08	PT OUG	LR 55	SBCT	SBSP	ARR 0127
08	PT LJK	LR 35	SBVT	SBSP	ARR 0155
09	PT OUG	LR 55	SBSP	SBEG	DEP 0628
14	PT WNO	HS 25	SBJP	SBSP	ARR 0243
17	PT LKS	C 550	SBSL	SBSP	ARR 0435
18	PT LJK	LR 35	SBSP	SNBR	DEP 0645
19	PT KZR	LR 35	SBSP	SBCY	DEP 0352
21	PT KZR	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0232
25	PT KZR	LR 35	SBSP	SBBU	DEP 0237
25	PT KZR	LR 35	SBBU	SBSP	ARR 0452
26	PT LJK	LR 35	SBSP	SBUL	DEP 0614
28	PT LKS	C 550	SBSP	SBBR	DEP 0135
30	PT KZR	LR 35	SBSP	SBEG	DEP 0157
30	PT LKS	C 550	SBSV	SBSP	ARR 0330

25

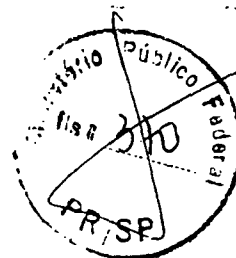
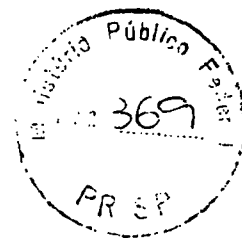


**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO SVH,
NO MÊS DE DEZEMBRO DE 97**

Folha nº	743	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

DIA MATRÍCULA TIPO ORIGEM DESTINO HORA UTC

12	PT WGF	LR 35	SBSP	SBSL	DEP 0346
17	PT WGF	LR 35	SBSP	SBST	DEP 0300
28	PT KZR	LR 35	SBSP	SBBU	DEP 0120
28	PT KZR	LR 35	SBBU	SBSP	ARR 0338

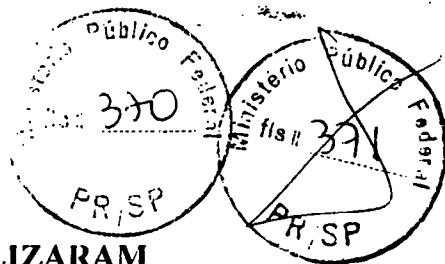


Folha nº	744	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO SVII,
NO MÊS DE JANEIRO DE 1998**

DIA MATRÍCULA TIPO ORIGEM DESTINO HORA UTC

09	PT WNO	IIS 25	SBNT	SBSP	ARR 0140
11	PT LGS	LR 35	SBSP	SBCG	DEP 0157
12	PT LEB	LR 35	SBSP	SBRF	DEP 0136
18	PT LGS	SR 35	SBRJ	SBSP	ARR 0204
21	PT WFK	PC 12	SBSP	SBAU	DEP 0129
23	PT WNO	IIS 25	SBSP	SBNT	DEP 0120
25	PT WGF	LR 35	SBNF	SBSP	ARR 0137
28	PT KZR	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0333
31	PT KZR	LR 35	SBCG	SBSP	ARR 0225



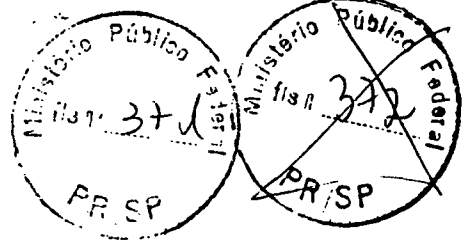
**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM
MISSÃO SVH NO MÊS DE FEVEREIRO DE 1996**

Folha nº 745 21101 de
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

DIA MATRÍCULA TIPO ORIGEM DESTINO HORA UTC

04	PT WNN	BE 20	SBSP	SBJP	DEP 0156
05	PT KZR	LR 35	SBSP	SBCG	DEP 0510
12	PT LGS	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0157
17	PT KZR	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0154
21	PT LEN	LR 25	SBSP	SBSV	DEP 0258
27	PT KZR	LR 35	SBBE	SBSP	ARR 0559
28	PT LJK	LR 35	SBBE	SBSP	ARR 0106
28	PT WNO	HS 25	SBFZ	SBSP	ARR 0108

[Handwritten signature]

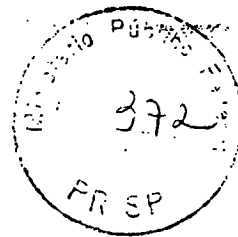


Folha nº	746	do
Processo	211/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO SVH,
NO MÊS DE MARÇO DE 1998**

DIA MATRÍCULA TIPO ORIGEM DESTINO HORA UTC

03	PT LKS	C 550	SBBR	SBSP	ARR 0342
04	PT LAX	C 500	SBSP	SBCT	DEP 0214
14	PT LJK	LR 35	SBSP	SBSV	DEP 0446
22	PT KZR	LR 35	SBSP	SBBU	DEP 0509
26	PT LJK	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0838
27	PT KZR	LR 35	SBSP	SBLO	DEP 0202
28	PT KZR	LR 35	SBFI	SBSP	ARR 0241
28	PT KZR	LR 35	SBSP	SBBU	DEP 0408

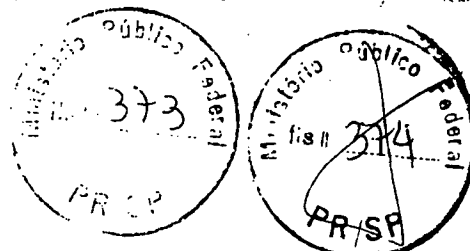


Folha nº	747	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO SVII,
NO MÊS DE ABRIL DE 1998**

DIA MATRÍCULA TIPO ORIGEM DESTINO HORA UTC

03	PT KZR	LR 35	SBSP	SBRB	DEP 0429
04	PT LKS	C500	SBGL	SBSP	ARR 0344
07	PT WKF	PC 12	SBSP	SBML	DEP 0608
11	PT KZR	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0507
15	PT WLO	LR 31	SBJP	SBSP	ARR 0354
19	PT KZR	LR 35	SBSP	SBEG	DEP 0248
27	PT LAA	LR 35	SBFZ	SBSP	ARR 0416

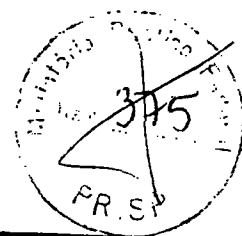
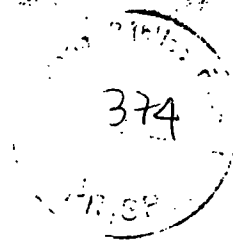


Folha nº	748	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM MISSÃO SVII,
NO MÊS DE MAIO DE 1998**

DIA MATRÍCULA TIPO ORIGEM DESTINO HORA UTC

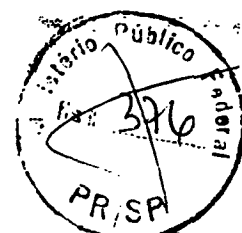
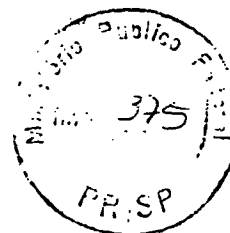
07	PT LKS	C550	SBBR	SBSP	ARR 0457
08	PT LPZ	C500	SBBR	SBSP	ARR 0430
08	PT LJK	LR 35	SBBV	SBSP	ARR 0553
11	PT KZR	LR 35	SBRP	SBSP	ARR 0330
12	PT LKS	C550	SBVT	SBSP	ARR 0401
25	PT WNO	HS 25	SBBV	SBSP	ARR 0412
27	PT LKS	C550	SBCG	SBSP	ARR 0220
30	PT LJK	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0230
31	PT KZR	LR 35	SBGL	SBSP	ARR 0345



Folha nº 749 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM
MISSÃO SVH, NO MÊS DE JUNHO DE 98**

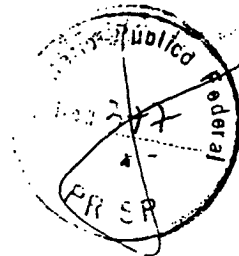
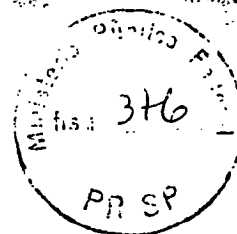
DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
01	PT KZR	LR 35	SBGL	SBSP	ARR 0345
04	PT LGS	LR 35	SBSP	SBSN	DEP 0453
08	PT KZR	LR 35	SBSP	SBCY	DEP 0257
08	PT LKS	C 550	SBTE	SBSP	ARR 0428
08	PT KZR	LR 35	SBCY	SBSP	ARR 0731
09	PT KZR	LR 35	SBRB	SBSP	ARR 0725
12	PTLJK	LR 35	SBSP	SBGR	DEP 0829
13	PT LJK	LR 35	SBNT	SBSP	ARR 0248
24	PT LJK	LR 35	SBRB	SBSP	ARR 0443
25	PT LCR	C 550	SBSP	SBFL	DEP 0424
25	PT LCR	C 550	SBFL	SBSP	ARR 0655
27	PT KZR	LR 35	SBAR	SBSP	ARR 0326
29	PT LCR	C 550	SBIL	SBSP	ARR 0605



Folha nº 750 do 21/01
Processo
Irineu Bosquelro Filho
Reg. 11068

**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM
MISSÃO SVH, NO MÊS DE JULHO DE 98**

DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
01	PT LJK	LR35	SBSP	SBTE	DEP 0208
01	PT WKF	PA34	SBBH	SBSP	ARR 0255
05	PT KZR	LR 35	SBTE	SBSP	ARR 0248
05	PT YDK	BH 06	SBSP	SDSL	DEP 0312
05	PT YDK	BH 06	SDSL	SBSP	ARR 0343
06	PT LJK	LR 35	SBSP	SBCP	DEP 0737
10	PT KZR	LR 35	SBSP	SBEG	DEP 0500
11	PTLKS	C 550	SBPS	SBSP	ARR 0508
13	PT WNO	HS 25	SBFZ	SBSP	ARR 0238
13	PT LJK	LR 35	SBSP	SBBU	DEP 0205
13	PT LJK	LR 35	SBBU	SBSP	ARR 0457
17	PT LJK	LR 35	SBSP	SBMK	DEP 0816
18	PT LJK	LR 35	SBIP	SBSP	ARR 0413
22	PT LCR	C 550	SBSP	SBSR	DEP 0223
22	PT LCR	C 550	SBSR	SBSP	ARR 0553
24	PT KZR	LR 35	SBSP	SBFU	DEP 0247
24	PT OFV	MU 02	SBSR	SBSP	ARR 0318
24	PT LCR	C 550	SBSP	SBSV	DEP 0710
31	PT LKS	C 550	SBSP	SBMO	DEP 0313

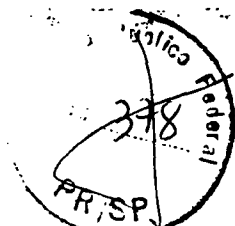
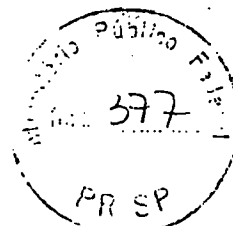


Folha nº 751 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM
MISSÃO SVII, NO MÊS DE AGOSTO DE 98**

DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
01	PT LCR	C 550	SBAS	SBSP	ARR 0238
01	PT KZR	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0601
04	PT LJK	LR 35	SBBR	SBSP	ARR 0502
05	PT LJK	LR 35	SBSP	SBBE	DEP 0823
08	PT LJK	LR 35	SBSP	SBBR	DEP 0711
08	PT LCR	C 550	SBSP	SBCY	DEP 0806
12	PT LEB	LR 35	SBSV	SBSP	ARR 0214
12	PT LEB	LR 35	SBSP	SBRF	DEP 0255
12	PT LCR	C 550	SBCY	SBSP	ARR 0344
12	PT KZR	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0346
12	PT WKF	PC 12	SBSP	SBCR	DEP 0427
20	PT LJK	LR 35	SBTE	SBSP	ARR 0628
21	PT OFV	MU 02	SBRJ	SBSP	ARR 0213
21	PT LJK	LR 35	SBVT	SBSP	ARR 0348
22	PT WNN	BE 20	SBMK	SBSP	ARR 0353
24	PT LKS	C 550	SBSP	SBFZ	DEP 0324
25	PT LKS	C 550	SBUL	SBSP	ARR 0356
27	PT LCR	C 550	SBAR	SBSP	ARR 0416
27	PT OFV	MU 02	SBGL	SBAP	ARR 0656

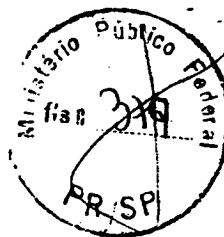
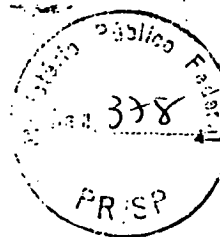
João



Folha nº 752 do 21/01
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM
MISSÃO SVII, NO MÊS DE SETEMBRO DE 98**

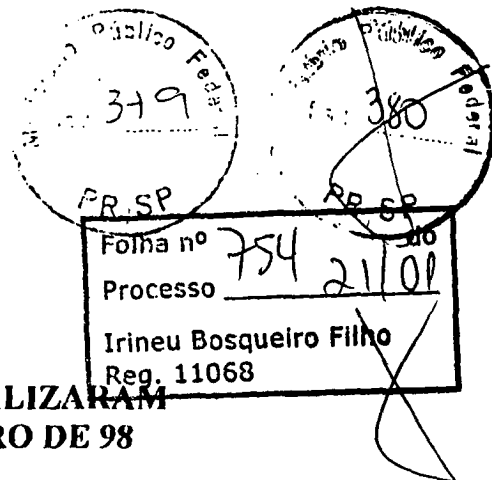
DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
07	PT LCR	C 550	SBCT	SBSP	ARR 0346
09	PT WKF	PC 12	SBLJ	SBSP	ARR 0436
10	PT WGF	LR 35	SBPA	SBSP	ARR0733
11	PT WGF	LR 35	SBSP	SBVT	DEP 0613
12	PT WGF	LR 35	SBVG	SBSP	ARR 0223
17	PT LCR	C 550	SBFZ	SBSP	ARR 0645
18	PT LCR	C 550	SBSP	SBCY	DEP 0338
20	PT KZR	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0721
25	PT KZR	LR 35	SBNT	SBSP	ARR 0632
26	PT LKS	C 550	SBBR	SBSP	ARR 0248
28	PT LKS	C 550	SBSP	SBCG	DEP 0426
30	PT KZR	LR 35	SBBE	SBSP	ARR 0340
30	PT WKF	PC 12	SBRJ	SBSP	ARR 0517



Folha nº	753	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

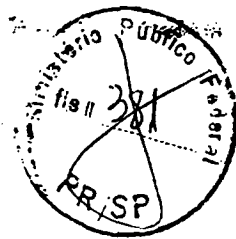
**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM
MISSÃO SVII, NO MÊS DE OUTUBRO DE 98**

DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
06	PT WKF	PC 12	SBSP	SBCG	DEP 0355
06	PT WKF	PC 12	SBCG	SBSP	ARR 0845
07	PT LJK	LR 35	SBSP	SBBH	DEP 0228
07	PT KZR	LR 35	SBMN	SBSP	ARR 0709
09	PT LJK	LR 35	SBSP	SBVG	DEP 0218
09	PT LJK	LR 35	SBVG	SBSP	ARR 0413
15	PT WGF	LR 35	SBSP	SBBR	DEP 0415
17	PT LJK	LR 35	SBVT	SBSP	ARR 0304
18	PT WNO	HS 25	SBJP	SBSP	ARR 0522
20	PT LGS	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0304
24	PT LCR	C 550	SBSP	SBCV	DEP 0042
24	PT LCR	C 550	SBVT	SBSP	ARR 0558
24	PT LJK	LR 35	SBSP	SBVT	DEP 0721
28	PT KZR	LR 35	SBSP	SBEG	DEP 0109
29	PT KZR	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0346
30	PT LJK	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0213
30	PT WHG	LR 35	SBF1	SBSP	ARR 0257
31	PT KZR	LR35	SBSP	SBEG	DEP 0618



**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM
MISSÃO SVH, NO MÊS DE NOVEMBRO DE 98**

DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
01	PT LJK	LR 35	SBSP	SBPV	DEP 0225
04	PT LJK	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0626
06	PT LCR	C 550	SBTE	SBSP	DEP 0221
08	PTKZR	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0646
11	PT WNN	BE 20	SBSV	SBSP	ARR 0138
11	PT KZR	LR 35	SBSP	SBCV	DEP 0444
12	PT LCR	C 550	SBPA	SBSP	ARR 0548
14	PT KZR	LR 35	SBSP	SBIZ	DEP 0726
15	PT LKS	C 550	SBGO	SBSP	ARR 0404
16	PT LKS	C 550	SBNF	SBSP	ARR 0229
20	PT KZR	LR 35	SBSP	SBRB	DEP 0303
28	PT KZR	LR 35	SBRB	SBSP	ARR 0344



**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM
MISSÃO SVH, NO MÊS DE DEZEMBRO DE 98**

Folha nº 755 21/01 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
03	PT KZR	LR 35	SBAR	SBSP	ARR 0224
03	PT OFV	MU02	SBPA	SBSP	ARR 0313
08	PT KZR	LR 35	SBBE	SBSP	ARR 0205
10	PT WNO	HS 25	SBPV	SBSP	ARR 0628
12	PT WLO	LR 31	SBPS	SBSP	ARR 0223
13	PT WKF	PC 12	SBRJ	SBSP	ARR 0205
13	PT KZR	LR 35	SBNT	SBSP	ARR 0319
17	PT LSO	BE 90	SBAS	SBSP	ARR 0241
17	PT WLO	LR 31	SBCY	SBSP	ARR 0245
22	PT LSO	BE 90	SBSP	SBRJ	DEP 0330
23	PT KZR	LR 35	SBSP	SBBU	DEP 0204
27	PT WLO	LR 31	SBNF	SBSP	ARR 0233

381

PR SP

382

Folha nº 756 de 21/01

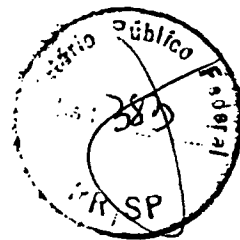
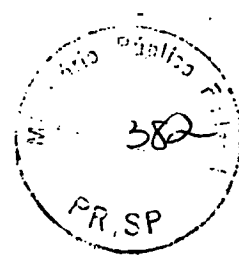
Processo

Irineu Bosqueiro Filho

Reg. 11068

**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM
MISSÃO SVII, NO MÊS DE JANEIRO DE 99**

DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
02	PT LSO	BE 90	SBFZ	SBSP	ARR 0152
05	PT LSO	BE 90	SBIL	SBSP	ARR 0121
05	PT LGS	LR 35	SBRP	SBSP	ARR 0608
06	PT KZR	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0509
10	PT VAN	PA 34	SBSR	SBSP	ARR 0411
16	PT WLO	LR 31	SBSV	SBSP	ARR0316
17	PT WLO	LR 31	SBBR	SBSP	ARR 0341
19	PT LSO	BE 90	SBFI	SBSP	ARR 0158
20	PT KZR	LR 35	SBSL	SBSP	ARR 0114
23	PT WGF	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0309
27	PT LGS	LR 35	SBSP	SBPA	DEP 0518
27	PT LJK	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0757
29	PT LGS	LR 35	SBSP	SBMA	DEP 0650



RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM
MISSÃO SVII, NO MÊS DE FEVEREIRO DE 99

Folha nº 757 21/01 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
-----	-----------	------	--------	---------	----------

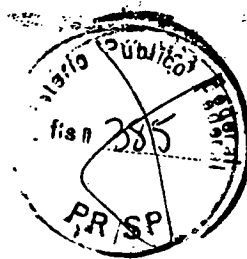
03	PT LGS	LR 35	SBBE	SBSP	ARR 0300
05	PT WYT	MU 02	SBCY	SBSP	ARR 0335
10	PT LJK	LR 35	SBSP	SBTF	DEP 0110
12	PT LGS	LR 35	SBBE	SBSP	ARR 0430
12	PT LSO	BE 90	SBSP	SBVT	DEP 0628
25	PT KZR	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0410
25	PT LGS	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0734
28	PT LJK	LR 35	SBRJ	SBSP	ARR 0415

**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM
MISSÃO SVII, NO MÊS DE MARÇO DE 99**

Folha nº 758 do 21/01
 Processo 21/01
 Irineu Bosqueiro Filho
 Reg. 11068

DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
01	PT KZR	LR 35	SBSP	SBQV	DEP 0748
04	PT LEB	LR 35	SBFZ	SBSP	ARR 0532
04	PT LEB	LR 35	SBSP	SBRF	DEP 0632
07	PT KZR	LR 35	SBSP	SBRF	DEP 0213
09	PT WLO	LR 31	SBCY	SSBSP	ARR 0615
16	PT KZR	LR 35	SBEG	SBSP	AR 0541
23	PT KZR	LR 35	SBEG	SBSP	AR 0252
27	PT KZR	LR 35	SBFL	SBSP	ARR 0238
27	PT WYT	MU 02	SBSP	SBGO	DEP 0346
28	PT WLO	LR 31	SBGO	SBSP	ARR 0106
30	PT OFV	MU 02	SBDN	SBSP	ARR 0314
30	PT KZR	LR 35	SBSP	SBBE	DEP 0517

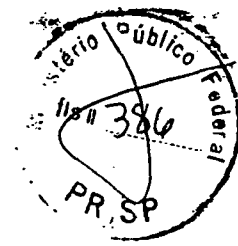
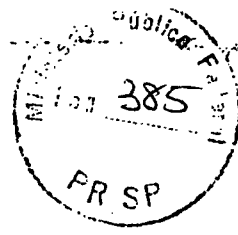
[Handwritten signature]



**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM
MISSÃO SVII, NO MÊS DE ABRIL DE 99**

Folha nº 759 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
03	PT KZR	LR 35	SBSP	SBPN	DEP 0304
04	PT KZR	LR 35	SBRF	SBSP	ARR 0434
15	PT WLO	LR 31	SBSP	SBBR	DEP 0250
15	PT LGS	LR 35	SBSP	SBBH	DEP 0313
16	PT OZR	BE 90	SBDN	SBSP	ARR 0216
17	PT OZR	BE 90	SSPD	SBSP	ARR 0418
20	PT KZR	LR 35	SBSP	SBNT	DEP 0249
23	PT KZR	LR 35	SBCG	SBSP	ARR 0207
23	PT WNO	HS 25	SBFZ	SBSP	ARR 0354
25	PT OFV	MU 02	SBPA	SBSP	ARR 0305



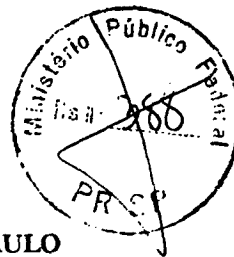
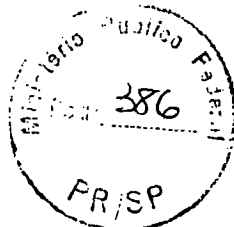
**RELAÇÃO DAS AERONAVES QUE REALIZARAM
MISSÃO SVH, NO MÊS DE MAIO DE 99**

Folha nº 760 do
Processo 211/91
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

DIA	MATRICULA	TIPO	ORIGEM	DESTINO	HORA UTC
01	PT KZR	LR 35	SBEG	SBSP	ARR 0220
07	PT WNO	HS 25	SBSV	SBSP	ARR 0244
14	PT OFV	MU 02	SBSP	SBDN	DEP 0227
14	PT OFV	MU 02	SBDN	SBSP	ARR 0658
15	PT KZR	LR 35	SBSV	SBSP	ARR 0600
16	PT KZR	LR 35	SBRB	SBSP	ARR 0548
21	PT WLO	LR 31	SBSV	SBSP	ARR 0817

Assinado

MINISTERIO PUBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPUBLICA NO ESTADO DE SÃO PAULO



John. de A.
Ryon 176/96.
SP, 16/08/99
[Signature]

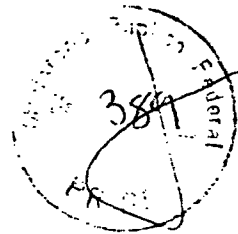
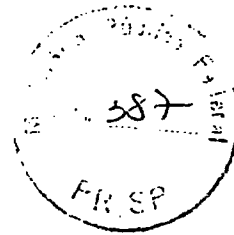
Folha nº	761	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

ANEXO II

**RELAÇÃO DE AERONAVES QUE OPERAM NO AEROPORTO DE
CONGONHAS - POSIÇÃO DE ABRIL DE 1999 (03 páginas)**

CSKS. [Signature]

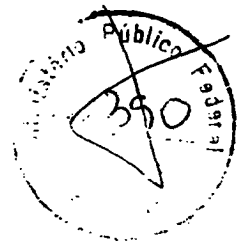
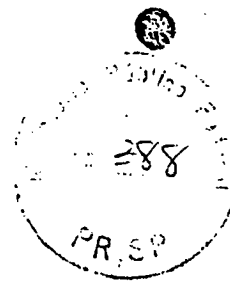
Equipamento	Movimentos	%
FK10	4431	26.85%
B737500	2632	15.95%
B737300	2375	14.39%
FK50	785	4.76%
BH06	732	4.44%
ATR42	534	3.24%
BE90	473	2.87%
E120	382	2.32%
BH07	370	2.24%
E145	335	2.03%
C550	247	1.50%
E810	194	1.18%
C208	180	1.09%
RH44	180	1.09%
H350	160	0.97%
LR35	137	0.83%
A109	126	0.76%
E820	122	0.74%
C560	118	0.72%
BE40	105	0.64%
C650	102	0.62%
C500	100	0.61%
S366	93	0.56%
PA31	92	0.56%
PA34	81	0.49%
E110	80	0.48%
HS25	80	0.48%
BE58	77	0.47%
LR31	72	0.44%
MU2	66	0.40%
LR55	65	0.39%
B737500	56	0.34%
BH22	56	0.34%
C525	55	0.33%
RH22	53	0.32%
B737300	50	0.30%
BE30	49	0.30%
AC6T	44	0.27%
BE20	42	0.25%
BE55	31	0.19%
DA50	31	0.19%
AJ25	30	0.18%



Folha nº	762	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

Ente Anônimo 150699.
 DEPTO. DE AEROPORTOS
 Grupo de Operações e Segurança

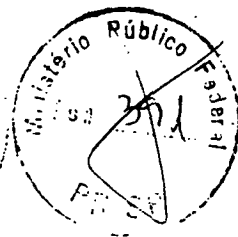
C172	29	0.18%
C750	24	0.15%
E121	24	0.15%
PC12	22	0.13%
AT42	21	0.13%
E821	21	0.13%
AS350	19	0.12%
VU35	19	0.12%
DA90	18	0.11%
SK76	17	0.10%
VC95	16	0.10%
VU93	15	0.09%
CL60	14	0.08%
BE35	11	0.07%
BE36	11	0.07%
C310	11	0.07%
E711	11	0.07%
BE33	10	0.06%
LR25	10	0.06%
PA42	9	0.05%
BK17	8	0.05%
H355	8	0.05%
B737200	7	0.04%
C182	7	0.04%
C210	7	0.04%
MBK7	5	0.03%
PA28	5	0.03%
T27	5	0.03%
AC50	4	0.02%
AS50	4	0.02%
B737300	4	0.02%
BE10	4	0.02%
EC95	4	0.02%
T25	4	0.02%
VC97	4	0.02%
BE350	3	0.02%
CIAREGI	3	0.02%
LR24	3	0.02%
LR60	3	0.02%
A550	2	0.01%
AC69	2	0.01%
ACT6	2	0.01%
BE100	2	0.01%
BE80	2	0.01%
CIAGRAN	2	0.01%
DA22	2	0.01%
H.S.	2	0.01%



Folha nº	763	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

Antônio Henrique
150699
Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo
Departamento de Execução e Cumprimento

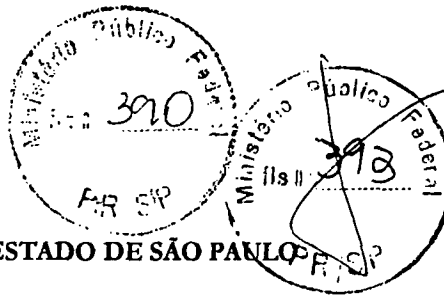
IHGB	2	0.01%
MU02	2	0.01%
R44	2	0.01%
VH14	2	0.01%
VU55	2	0.01%
BE200	1	0.01%
C128	1	0.01%
C180	1	0.01%
C250	1	0.01%
C402	1	0.01%
C501	1	0.01%
C712	1	0.01%
C810	1	0.01%
C91	1	0.01%
CD72	1	0.01%
E712	1	0.01%
G3	1	0.01%
GIII	1	0.01%
H35	1	0.01%
H525	1	0.01%
HB350	1	0.01%
HS355	1	0.01%
LR350	1	0.01%
MU20	1	0.01%
MU3	1	0.01%
S650	1	0.01%
SDBI	1	0.01%
SW02	1	0.01%
SWU3	1	0.01%
VC91	1	0.01%
WW24	1	0.01%
WW25	1	0.01%



Folha nº	764	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

Ente M... 150699
 ...
 ...

MINISTERIO PUBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPUBLICA NO ESTADO DE SAO PAULO



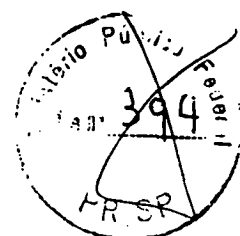
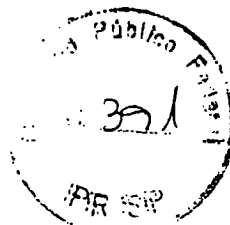
func. x a
176/96.
SC, 16/08/99

Folha nº	765	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

ANEXO III

CÓPIA DA INSTRUÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA IMA 100-12
(07páginas)

Isks



IMA 100-12 (AMD 8)

01 Abr 93

b. Em caso de falha do radar ou perda de identificação radar, serão transmitidas instruções no sentido de restabelecer a separação padrão "não-radar".

8-14. SEPARAÇÃO DE ALVOS

A separação radar deve ser aplicada:

a. entre os centros dos alvos de radar primário, não sendo, contudo, permitido que o alvo de radar primário toque num outro alvo de radar primário ou numa barra de controle de radar secundário;

b. entre extremidades das barras de controle de radar secundário;

c. entre a extremidade de uma barra de controle de radar secundário e o centro de um alvo de radar primário e

d. entre os centros dos símbolos de alvos digitalizados.

8-15. MÍNIMOS DE SEPARAÇÃO RADAR

a. Exceto o previsto em 8-8, a separação radar horizontal mínima será de 9,3 Km (5NM).

b. São fatores que podem contribuir para a exigência de valores maiores de separação:

(1). os rumos e velocidades relativos das aeronaves;

(2). as limitações técnicas do radar e

(3). as limitações dos controladores radar e dificuldades causadas por congestionamento nas comunicações.

c. A aplicação da separação vertical, sempre que possível e operacionalmente aceitável para a aeronave envolvida, reduzirá as dificuldades que poderão surgir com a falha do equipamento radar.

8-16. USO DAS INFORMAÇÕES DE RADAR SECUNDÁRIO PARA PROVIMENTO DE SEPARAÇÃO.

a. As informações de radar secundário de vigilância (SSR) poderão ser usadas isoladamente para provisão de separação horizontal entre aeronaves devidamente equipadas, nas circunstâncias e sob as condições a seguir especificadas:

(1). Dentro da área de cobertura do radar primário associado;

(a). Com a finalidade de cobrir deficiências conhecidas do radar primário. Neste caso, as respostas SSR poderão ser usadas para separação de aeronaves equipadas com transponder e, adicionalmente, para separação entre uma aeronave equipada com transponder e outra aeronave conhecida, sem transponder, mas claramente apresentada no vídeo radar primário, desde que as respostas SSR de uma aeronave qualquer (não necessariamente aquela à qual se proporciona a separação) coincidam com o eco de radar primário da mesma aeronave.

NOTA: Quando a acuracidade do SSR não puder ser verificada, através do equipamento monitor ou pela correlação visual das respostas SSR com o eco de radar primário de uma determinada aeronave, as informações SSR isoladas somente poderão ser usadas para proporcionar identificação.

(2). Fora da área de cobertura do radar primário associado, desde que simultaneamente:

(a). exista cobertura SSR dentro da área;

(b). a área seja espaço aéreo controlado e

(c). seja aplicada a separação não-radar (procedimentos) entre aeronaves equipadas com transponder e outras aeronaves não equipadas com transponder.

(3). Quando houver falha do radar primário, até ser estabelecida a separação não-radar (procedimentos), desde que a acuracidade das respostas SSR tenha sido verificada, conforme (1). anterior e **NOTA**.

(4). Em áreas de controle, a serem definidas pela DEPV, onde o SSR seja fonte principal para obtenção de dados

radar na prestação do serviço de controle de tráfego aéreo, desde que sejam satisfeitas as seguintes condições:

(a). exista cobertura SSR dentro da área;

(b). seja aplicada separação não radar entre uma aeronave com transponder em funcionamento e outra com transponder inoperante.

(5). Nos casos de emergência da aeronave.

8-17. AJUSTES DE VELOCIDADE

a. A fim de evitar o excesso de vetores e estabelecer sequência de transferências radar, o controlador pode solicitar a uma aeronave que ajuste sua velocidade. Esse procedimento não deve ser aplicado em substituição a uma vetoração, nem às aeronaves que se encontrem:

(1). acima do FL200, a menos que haja concordância do piloto ou,

(2). executando um procedimento de descida ou

(3). durante uma descida ou

(4). em procedimento de espera ou

(5). autorizadas para aproximação, exceto quando necessário para manter separações desejadas. Nesse caso, a aplicação da redução de velocidade é preferível a fim de evitar aproximação descontinuada ou a aplicação de curvas que possibilitem a obtenção da separação, devendo, se necessário, a aeronave retornar à velocidade normal de aproximação, a partir do início da aproximação final ou a 9,3Km (5NM) da cabeceira, o que for maior.

NOTA: É prerrogativa e responsabilidade do piloto em comando recusar ajustes de velocidade que sejam considerados excessivos ou contrários às especificações operacionais da aeronave.

b. Todas as solicitações de ajustes de velocidade devem ser feitas em termos de milhas náuticas por hora (Kt), baseadas na velocidade indicada e usando unidades de 10 Kt ou múltiplo, de 10 Kt.

c. Espera-se que os pilotos ao cumprirem os ajustes de velocidade solicitados, mantenham a velocidade mais ou menos dentro de 10 Kt da velocidade solicitada.

d. Sempre que o controlador tiver dúvidas sobre a possibilidade de uma aeronave voar a uma velocidade pretendida, deverá consultar o piloto.

e. O controlador deverá evitar ajustes de velocidades que exijam aumentos e reduções alternadas e não deverá determinar uma velocidade menor, quando uma velocidade maior for admissível.

1. Quando circunstâncias anormais exigirem que a velocidade de uma aeronave a jato, em um vetor para interceptar o rumo de aproximação final ou, operando em circuito de tráfego, seja aumentada, a velocidade máxima não deverá exceder a 180 Kt.

g. Os ajustes de velocidade deverão ser solicitados às aeronaves da seguinte maneira:

(1). para que a aeronave mantenha a presente velocidade;

(2). para que a aeronave aumente ou reduza para determinada velocidade ou de determinado número de nós (Kt);

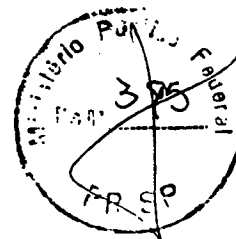
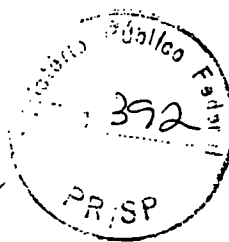
(3). para que a aeronave reduza para determinada velocidade ou determinado número de nós (Kt), abaixo das velocidades mínimas estabelecidas em 8-18, somente se o piloto concordar.

8-18. MÍNIMOS PARA AJUSTES DE VELOCIDADE

a. Exceto quando o piloto em comando concorde em utilizar uma velocidade menor, os seguintes mínimos deverão ser observados:

Folha nº	766	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

Folha nº 767 do
 Processo 21101
 Irineu Bosqueiro Filho
 Reg. 11068



22 Out 87

IMA 100-12

durante a transferência.

(3). considerar identificada uma aeronave à qual tenha sido atribuído um código discreto ou

(4). considerar a identificação confirmada, quando o alvo secundário ou pista estiver associado à etiqueta.

8-26. TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE E DE COMUNICAÇÕES

A transferência de controle e de comunicações não deve retardar em função da confirmação da identificação.

8-27. ULTRAPASSAGEM OU DIVERGÊNCIA

a. Excetuando os vôos em rota, a separação vertical entre aeronaves pode ser interrompida, quando ocorrer uma das seguintes condições :

(1). o controlador observar que uma aeronave passou pela outra ou tenha cruzado a rota projetada da outra aeronave ou

(2). as aeronaves forem vetoradas de modo a assegurar que seus alvos primários ou barras de controle de radar secundário não se toquem.

(3). após o cruzamento, se as rotas divergirem de, no mínimo, 15 graus.

8-28. PARTIDAS E CHEGADAS

a. A separação mínima entre uma aeronave decolando e outra na aproximação final deve ser estabelecida através de coordenação entre o APP e a TWR e nunca será inferior a 5,3 Km (3 NM), considerando-se que a aereo-

nave decolando deverá ter ultrapassado o final da pista.

8-29. ESPAÇO AÉREO ADJACENTE

a. Quando a coordenação entre os controladores de espaços aéreos adjacentes não for efetuada, as aeronaves sob controle radar devem estar separadas do limite do espaço aéreo adjacente, no qual a separação radar também está sendo aplicada por, no mínimo, 4,6 Km (2,5 NM).

b. As aeronaves sob controle radar devem ser separadas do limite do espaço aéreo no qual a separação radar não estiver sendo aplicada por, no mínimo, 9,3 Km (5 NM).

8-30. BORDA DA TELA RADAR

a. A separação entre uma aeronave sob controle radar, subindo ou descendo através da altitude de outra aeronave orientada para a borda da tela radar, somente será aplicada até um mínimo de 9,3 Km (5 NM) da borda da tela, caso a separação não-radar não tenha sido estabelecida anteriormente.

8-31. ESPAÇAMENTO DO ALVO DE RADAR SECUNDÁRIO

a. Utilizando uma apresentação radar, cujo espaçamento dos alvos de radar primário e secundário de uma mesma aeronave tenha sido previamente especificado, para separar um alvo primário de um alvo secundário, espaços aéreos adjacentes, obstrução ou terreno, o controlador deverá adicionar um fator de correção de uma milha náutica ao mínimo aplicado. O espaçamento máximo admissível será de 0,9 Km (0,5 NM).

SEÇÃO 3

EMPREGO DO RADAR NO SERVIÇO DE CONTROLE DE APROXIMAÇÃO

8-32. APLICAÇÃO

Os procedimentos, a seguir estabelecidos, são de aplicação específica no serviço de controle de aproximação e deverão ser utilizados em conjunto com os procedimentos fixados nos itens anteriores deste capítulo.

8-33. PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO RADAR

a. Nos procedimentos de aproximação radar são caracterizadas as seguintes fases :

- (1). aproximação inicial e intermediária e
- (2). aproximação final.

8-34. PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO INICIAL E INTERMEDIÁRIA

a. As fases de aproximação inicial e intermediária de uma aproximação radar são aquelas partes compreendidas entre o momento em que se inicia a vetorização radar, com o objetivo de conduzir a aeronave para aproximação final,

até que a aeronave esteja na aproximação final e :

- (1). pronta para iniciar uma aproximação com radar de vigilância ou
- (2). transferida para o controlador radar de precisão ou
- (3). estabilizada no curso de aproximação final de um auxílio-rádio à aproximação (NDB, VOR, ILS ou MLS) ou
- (4). informe que é capaz de completar a aproximação VMC.

b. O controlador deve dar às aeronaves sob vetorização radar uma série de proas calculadas, de forma que conduzam a aeronave à trajetória de aproximação final. O último vetor proporcionado deve fazer com que a aeronave fique estabilizada e em vôo nivelado, na trajetória de aproximação final, antes de interceptar a trajetória de planeio.

c. A vetorização de uma aeronave para executar um procedimento ILS ou MLS terminará no momento em que esta interceptar o curso de aproximação final e a trajetória de planeio.

22 Out 87

Ecos de radar meteorológicos operacionalmente significativos (eco ou linha de eco), marcação verdadeira do centro do eco ou da linha de eco e a distância da aeronave em milhas náuticas. Se a posição do fenômeno

1-22. EXEMPLOS DE AERONOTIFICAÇÃO

Enunciação em telefonia

a. AIREP VARIG OITO ZERO UNO POSIÇÃO VITÓRIA UNO TRÊS UNO SETE NÍVEL DE VÔO TRÊS TRÊS ZERO PRÓXIMA POSIÇÃO ABROLHOS AOS CINCO CINCO AUTONOMIA ZERO OITO TRÊS ZERO TEMPERATURA MENOS QUATRO SETE VENTO DOIS CINCO CINCO BARRA QUATRO CINCO TURBULÊNCIA MODERADA CUMULUS-NIMBUS DISPERSOS ACIMA NÍVEL DE VÔO DOIS OITO ZERO.

b. SPECIAL AIREP VARIG OITO ZERO NOVE POSIÇÃO NORONHA UNO CINCO TRÊS MEIA NÍVEL DE VÔO TRÊS UNO ZERO ASCENDENDO NÍVEL DE VÔO TRÊS CINCO ZERO PRÓXIMA POSIÇÃO RECIFE DOIS UNO AUTONOMIA ZERO QUATRO ZERO ZERO ENGELAMENTO FORTE.

1-23. EFEITO DA ESTEIRA DE TURBULÊNCIA SOBRE AS AERONAVES

a. Os três efeitos básicos da esteira de turbulência sobre as aeronaves são: o balanço violento, a perda de altura ou de velocidade ascensional e os esforços de estrutura. O perigo maior é o balanço violento da aeronave que penetra a esteira até um ponto que exceda sua capacidade de comando para resistir a esse efeito. Se o encontro com o vórtice ocorre na área de aproximação, seu efeito é maior pelo fato de a aeronave que segue atrás se encontrar numa situação crítica com relação à velocidade, empuxo, altitude e tempo de reação.

1-24. CATEGORIAS DAS AERONAVES, SEGUNDO A ESTEIRA DE TURBULÊNCIA

a. Os mínimos de separação da esteira de turbulência serão baseados no agrupamento dos tipos de aeronaves em três categorias de acordo com o peso máximo de decolagem certificado.

b. As três categorias para uso (ITEM 9 do formulário de plano de voo) são:

(1). PESADA (H) - todos os tipos de aeronaves de peso máximo de decolagem de 136.000 Kg (300.000 libras) ou mais;

(2). MÉDIA (M) - tipos de aeronaves de peso máximo de decolagem inferior a 136.000 kg (300.000 libras) e superior a 7000Kg (15:500 libras);

notificado não for a mesma da posição do ITEM 2, notificar a mesma depois do fenômeno.

HORA DE TRANSMISSÃO

Registrar somente quando a Seção 3 for transmitida.

Transmissão telegráfica

ARP RG801 VTR 1317 F330 AV 55 FUEL
0830 MS47 255/45 TURB MOD SCT CB TOP
F280.

Folha nº	768	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

ARS RG809 NOR 1536 F310 ASC F350 REC
21 FUEL 0400 ICE SEV:

(3). LEVE (L) - tipos de aeronaves de peso máximo de decolagem de 7000 Kg (15.500 libras) ou menos.

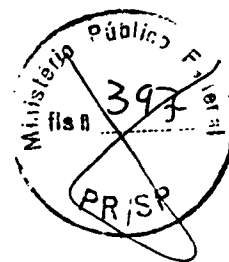
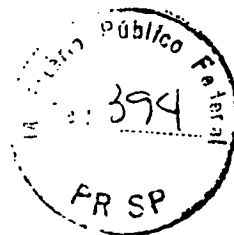
1-25. APLICAÇÃO DOS MÍNIMOS DE SEPARAÇÃO DA ESTEIRA DE TURBULÊNCIA

a. Os mínimos de separação da esteira de turbulência são estabelecidos com a finalidade de reduzir os possíveis perigos dessa esteira. Quando a separação mínima requerida normalmente para fins IFR for maior do que a correspondente da esteira de turbulência, se aplicar-se-ão os mínimos IFR.

b. Os mínimos de separação da esteira de turbulência podem ser aplicados em qualquer situação não regulamentada por mínimos específicos, quando o controlador observar que existe um possível perigo devido à esteira de turbulência. Como a esteira de turbulência é invisível, sua presença e proximidade exata não podem ser determinadas com precisão. Em consequência, tanto os controladores como os pilotos devem compreender perfeitamente quais são as situações prováveis em que pode ocorrer uma esteira de turbulência perigosa.

1-26. MÍNIMOS DE SEPARAÇÃO RELACIONADOS COM AS CONDIÇÕES DA ESTEIRA DE TURBULÊNCIA

Os mínimos de separação, relacionados com as



22 Out 87

condições da esteira de turbulência, são os seguintes:

a. Mínimos de separação radar

Categoria da aeronave que segue à frente	Categoria da aeronave que segue atrás	Mínimos
PESADA	PESADA	4 NM
	MÉDIA	5 NM
	LEVE	6 NM
MÉDIA	PESADA	3 NM
	MÉDIA	3 NM
	LEVE	4 NM
LEVE	PESADA	3 NM
	MÉDIA	3 NM
	LEVE	3 NM

Folha nº 769 21101 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

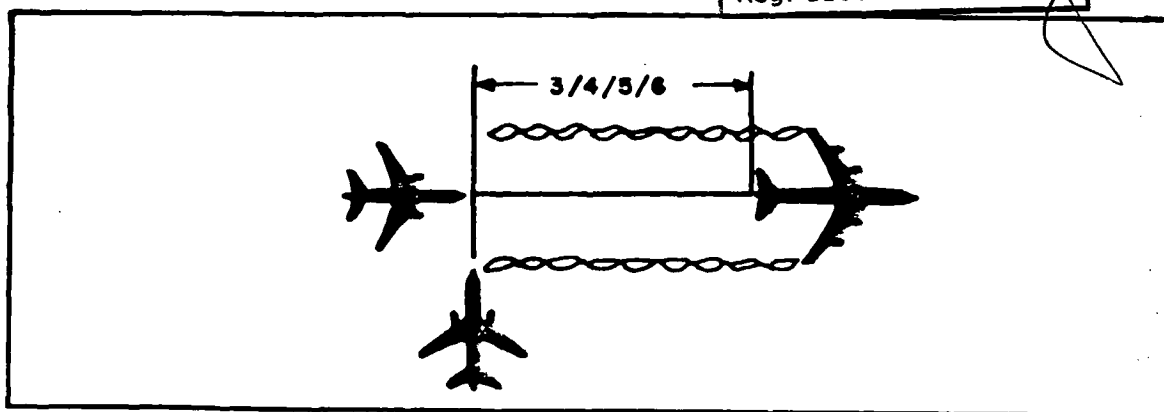


Fig 1-1

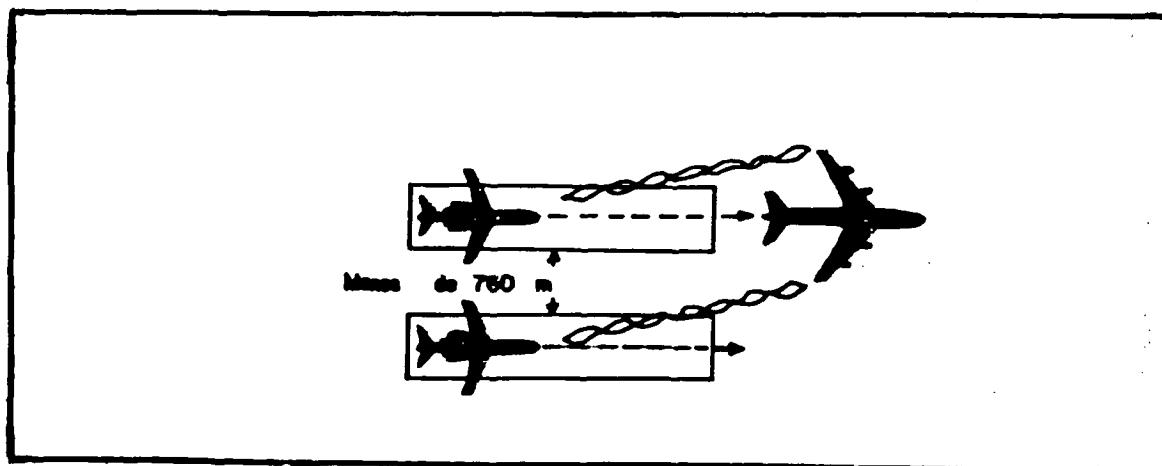
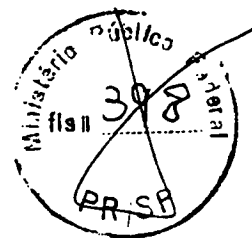
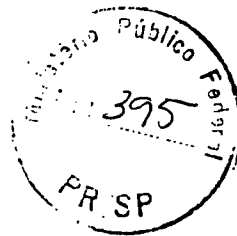


Fig 1-2

22 Out 87



IMA 100-12

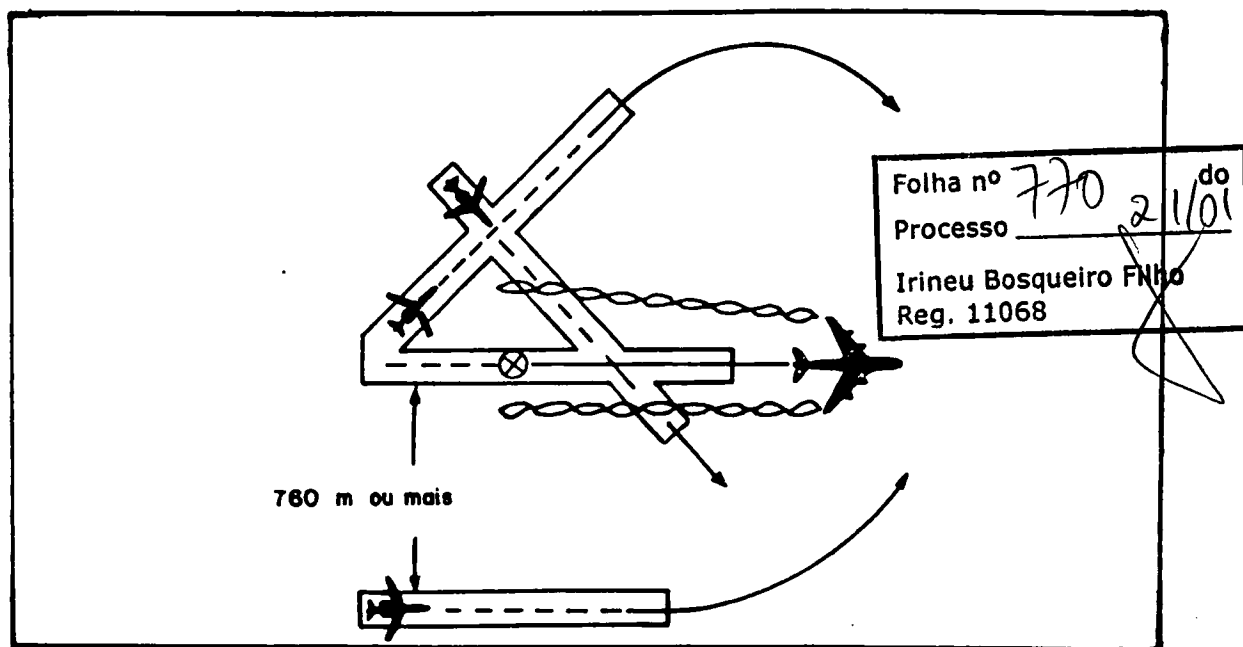


Fig 1-3

(1). Os mínimos estabelecidos em a. deverão ser aplicados, quando:

(a). uma aeronave seguir a trajetória de outra, na mesma altitude ou a menos de 1000 pés abaixo ou

(b). ambas as aeronaves utilizarem a mesma pista ou pistas paralelas separadas pelo menos de 760m

(c). uma aeronave cruzar a trajetória da outra posição de 6 horas. (Figura 1-1).

b. Mínimos de separação não-radar

(1). Aeronaves pousando:

Deverá ser aplicado um mínimo de 3 minutos, entre uma aeronave LEVE ou MÉDIA que pousa após uma aeronave PESADA.

(2). Aeronaves decolando:

Deverá ser aplicado um mínimo de 2 minutos entre uma aeronave LEVE ou MÉDIA que decola após

uma aeronave PESADA, quando as aeronaves utilizam:

(a). a mesma pista;

(b). pistas paralelas, separadas menos de 760m;

(c). pistas transversais, se as trajetórias de voo projetadas se cruzam;

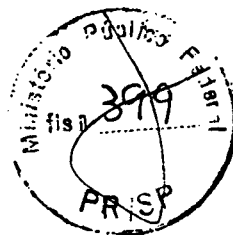
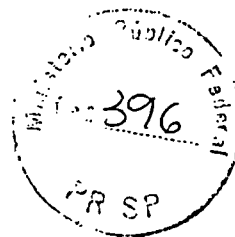
(d). pistas paralelas separadas por 760m ou mais, se as trajetórias de voo projetadas se cruzam. (figura 1-2 e 1-3).

(3). Decolagem a partir de parte intermediária da pista:

Deverá ser aplicado um mínimo de 3 minutos entre uma aeronave LEVE ou MÉDIA que decola após uma aeronave PESADA a partir de:

(a). uma parte intermediária da mesma pista ou

(b). uma parte intermediária de uma pista paralela separada menos de 760m. (Figura 1-4)



22 Out 87

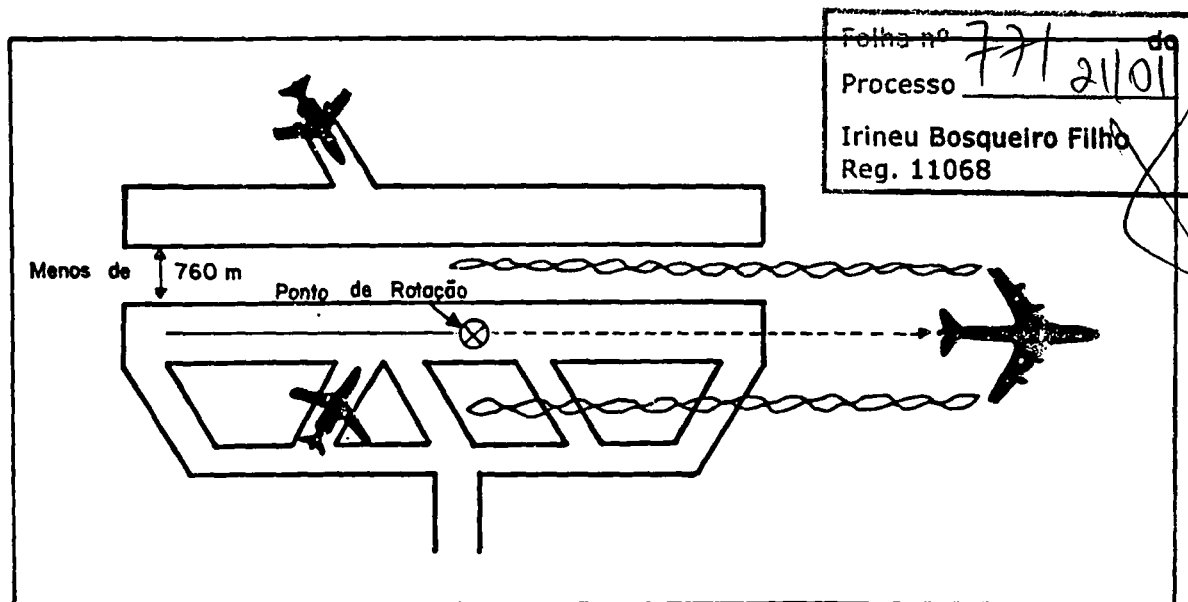


Fig 1-4

(4). Pousos e decolagens:

Deverá ser aplicado um mínimo de 2 minutos entre uma aeronave LEVE ou MÉDIA e uma aeronave PESADA, quando:

(a). uma decolagem segue um pouso de uma aeronave PESADA ou

(b). um pouso segue uma decolagem de uma aeronave PESADA, se as trajetórias de voo projetadas se cruzam.

1-27. AVISOS DE PRECAUÇÃO EM CASO DE ESTEIRA DE TURBULÊNCIA

a. Os controladores deverão advertir as aeronaves da possível existência de esteira de turbulência, quando:

(1). uma aeronave estiver na aproximação atrás de uma aeronave PESADA, pousando, ou uma aeronave LEVE estiver atrás de uma aeronave MÉDIA que utiliza uma pista transversal, se as trajetórias de voo se cruzam. (Figura 1-5).

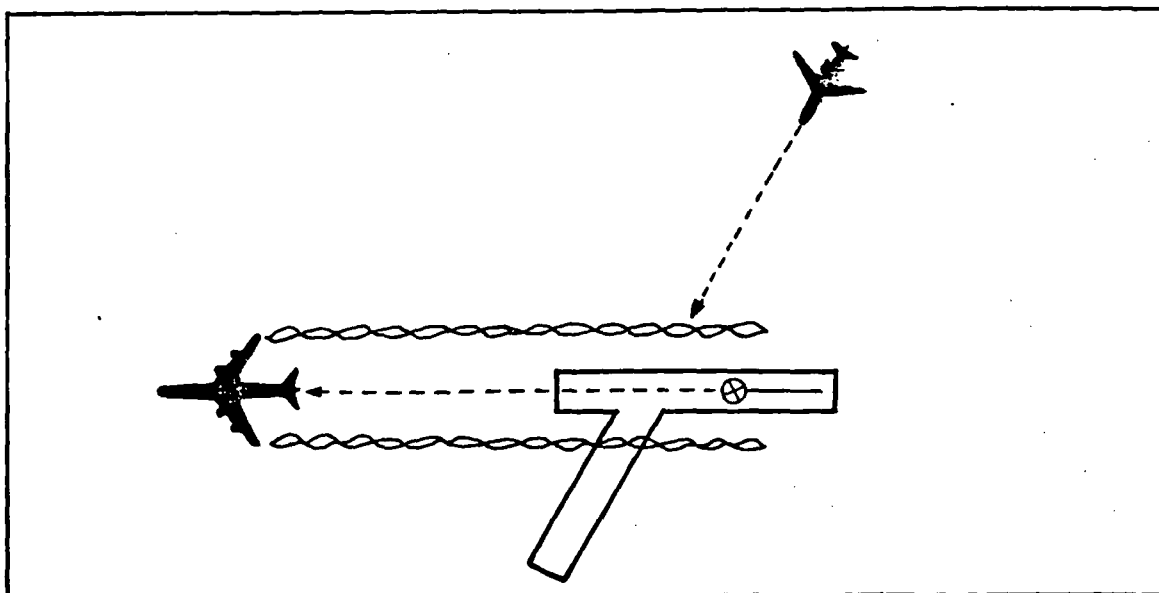
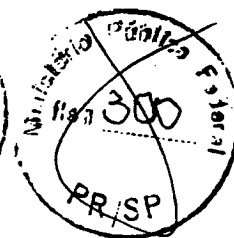
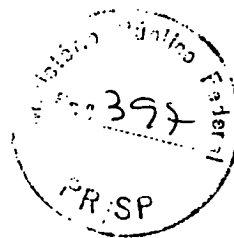


Fig 1-5



01 Abr 93

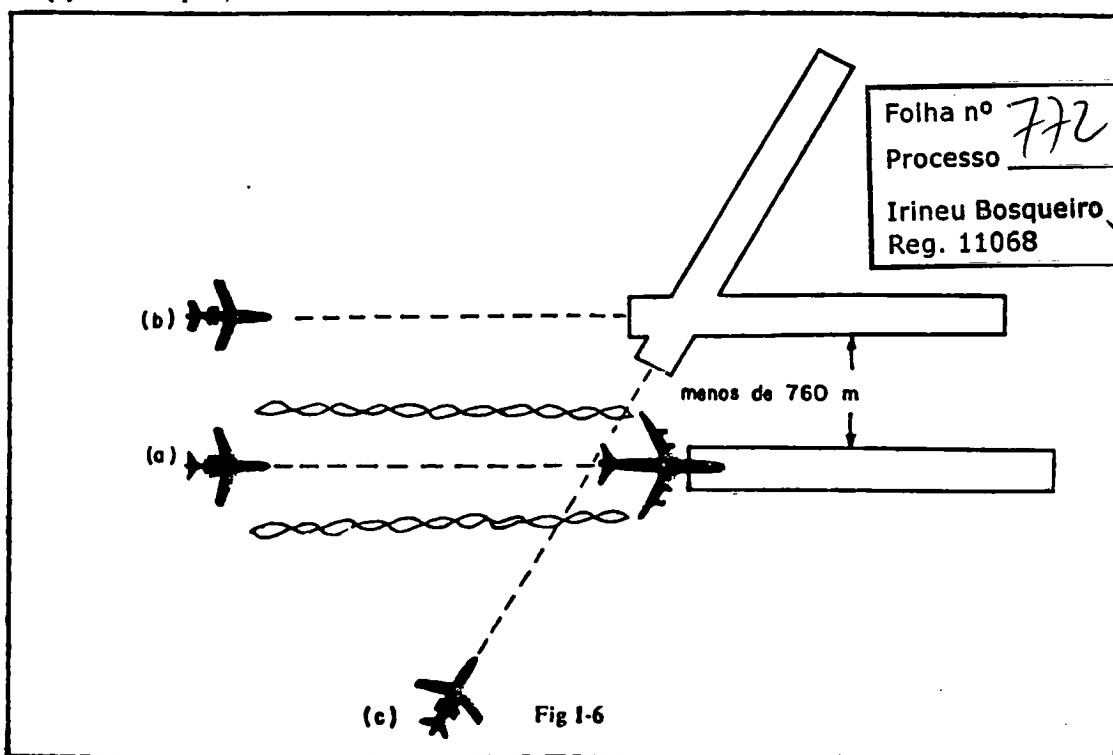
IMA 100-12 (AMD 8)

(2). uma aeronave estiver na aproximação atrás de uma aeronave PESADA, pousando, ou uma aeronave LEVE estiver atrás de uma aeronave MÉDIA, se a aproximação se faz para:

(a). a mesma pista;

(b). uma pista paralela, separada menos de 760m;

(c). uma pista transversal, se as trajetórias de voo se cruzam. (Figura 1-6)



1-28. MUDANÇAS DE VÔO IFR PARA VFR

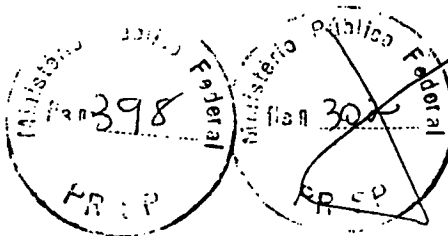
- a. Os órgãos ATC somente aceitarão cancelamentos de planos de voo IFR, se as notificações vierem acompanhadas das mudanças que tenham de ser feitas no plano de voo em vigor.
- b. Os procedimentos de vetoração radar para aproximação VMC não implicam em mudança de IFR para VFR, sendo a vetoração conduzida segundo IFR; os planos IFR nestes casos, serão automaticamente cancelados quando as aeronaves informarem contato visual com a pista, sendo transferidos para a Torre

de Controle local.

c. Os órgãos ATC informarão às aeronaves que notificarem o cancelamento do seu plano de voo IFR, quando for provável que encontrem condições meteorológicas por instrumentos ao longo da rota de voo.

d. O cancelamento de qualquer plano de voo IFR deverá ser informado, pelo órgão ATC que recebeu a notificação, aos demais órgãos interessados no voo.

MINISTERIO PUBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPUBLICA NO ESTADO DE SAO PAULO



fonte: x a .
Rm. 176 / 96.
SP, 16/08/99

Folha nº	773	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

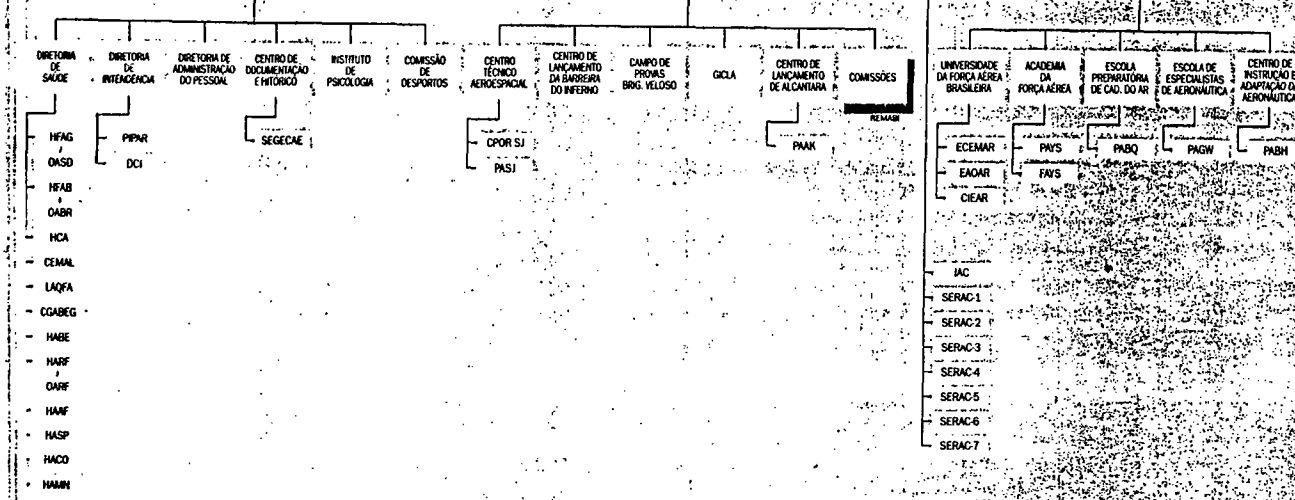
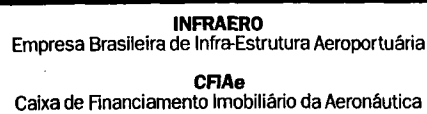
ANEXO IV

CÓPIA DO MACRO-ORGANOGRAMA DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

CSKS. D



DA AERONÁUTICA



- As Unidades Aéreas e o EAS são subordinados administrativamente aos comandantes das Bases Aéreas onde estão sediados.
- O EDA é subordinado administrativamente ao comandante da AFA.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 77521101 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

DEPARTAMENTO DE SERVIÇOS GERAIS - DT.6

Seção de Expedição e Recepção - DSG.09

REQUISIÇÃO N.º

Data: 28, 01, 01

Unidade de Trabalho: DT.7 - CONGONHAS

Nome do Requiritante: IRINEU BOSQUEIRO FILHO

Correspondência:

Telegrama:

Impresso:

Quantidade	p/ uso de DSG.09
01	CI AR
—	RECEBIDO 28 01 01
—	

IR=11068
.....
(Responsável)

REF. OF. CTEAZ n.º 057/2001



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 776 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

**COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES
PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO
AEROPORTO DE CONGONHAS
(PROCESSO RPP Nº 0021-2001)**

São Paulo, 28 de setembro de 2001.

Ofício CTEAC nº 057/2001

Excelentíssimo Senhor Ministro,

Na qualidade de Presidente da Comissão Temporária de Estudos para analisar graves problemas relacionados ao tráfego aéreo no Aeroporto de Congonhas, e atendendo a requerimento do Nobre Vereador Paulo Frange, digno membro desta Comissão, solicito as elevadas providências de V.Exª para que esta Comissão receba cópias da Portaria Ministerial de nº 001/SC4, aprovada no ano de 1987, que subsidiará a elaboração de nosso Relatório Final.

Valho-me da oportunidade para transmitir a V.Exª os protestos de minha consideração.

Atenciosamente,


VEREADOR DR. FARHAT
Presidente

A Sua Excelência o Senhor Doutor Geraldo Magela da Cruz Quintão,
Digníssimo Ministro de Estado da Defesa
Esplanada dos Ministérios - Bloco "Q"
70049-900 - Brasília - DF



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 777 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS (PROCESSO RPP Nº 0021-2001)

São Paulo, 28 de setembro de 2001.

Ofício CTEAC nº 058/2001

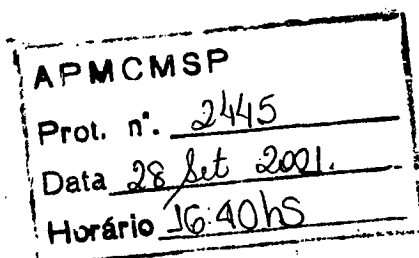
Senhor Superintendente,

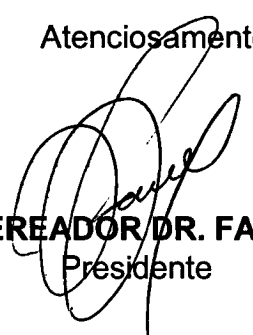
Na qualidade de Presidente da Comissão Temporária de Estudos para analisar graves problemas relacionados ao tráfego aéreo no Aeroporto de Congonhas, e atendendo a requerimento do Nobre Vereador Paulo Frange, digno membro desta Comissão, solicito as elevadas providências de V.Sª para que esta Comissão receba informações sobre os seguintes pontos:

1. Quantas aeronaves, mensalmente, pousam no Aeroporto de Congonhas exclusivamente para que sejam executados procedimentos de manutenção e testes?
2. Quantas oficinas de manutenção de aeronaves há no Aeroporto de Congonhas? Quantas têm sua transferência para outros locais prevista? Quando ocorrerão estas transferências?
3. Qual é o perfil, no que concerne ao modelo de aeronave e à capacidade de passageiros, das aeronaves que eventualmente pousam no Aeroporto de Congonhas para os fins que explicita o item primeiro deste questionamento?

Valho-me da oportunidade para renovar a V.Sª os protestos de minha consideração.

Atenciosamente,




VEREADOR DR. FARHAT
Presidente

 INFRAERO - SEESP
Prot. Ost. 13835
01/10/2001 10:20

A Sua Senhoria o Senhor Doutor Willer Larry Furtado,
Mui Digno Superintendente do Aeroporto de Congonhas
Avenida Washington Luis S/N – Saguão Central - Mezanino
04626-911



Câmara Municipal de São Paulo
GABINETE VEREADOR PAULO FRANGE
VICE-PRESIDÊNCIA

Folha nº	778	do
Processo	21/01	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

REQUERIMENTO n.º

Senhor Presidente Vereador Farhat da Comissão Mista de Estudos sobre o Aeroporto de Congonhas ,

Solicito digno-se Vossa Excelência determinar ao senhor secretário responsável pelo acompanhamento desta Comissão Mista a proceder diligências de suma importância na apuração dos fatos investigados na Comissão supra identificada; e que passo a declinar na sequência:

1. Requeiro sejam oficiados representantes das Companhias Aéreas TRANSBRASIL; TAN e VARIG a fim de que compareçam a esta Casa no próximo dia 09 próximo futuro (terça-feira) às 10:00 horas a fim de esclarecerem, acerca das últimas notícias veiculadas pela imprensa de larga circulação local, sobre o aumento do número de vôos no aeroporto de Congonhas em São Paulo; bem como, sobre outros assuntos pertinentes ao estudo ora desenvolvido.

Sala das Sessões, 04 de Outubro de 2.001.

Paulo Frange.
Vereador - Relator da Comissão Mista
Vice-Presidente da Casa

Peco

Rechts.

04/10/01.

18 h 15 min.

11068

[RELATÓRIO]

01-10-05 17:14

DATA HORA INDICATIVO
OUT. 05 17:13

MODO
ENVIADO .G3.FIN0

TEMPO
01'52"

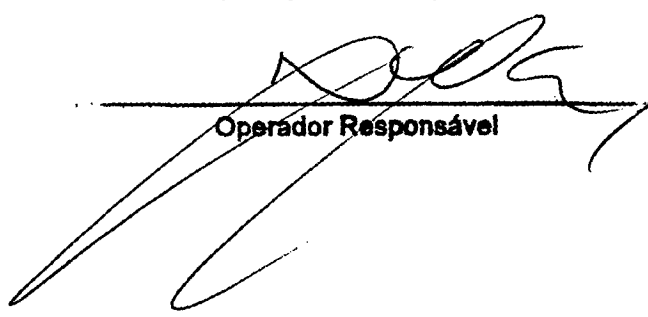
PAGINAS RESULTADO
01 OK

OF. 059/2001

RECEBUEMOS
DO GOV. DO RJ
10/10/05
17:14

Folha nº 799
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DEPTO. DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO
SEÇÃO DE GRÁFICA E REPROGRAFIA
Certifico que a presente cópia é autêntica



Operador Responsável



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 780 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

**COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES
PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO
AEROPORTO DE CONGONHAS
(PROCESSO RPP Nº 0021-2001)**

São Paulo, 5 de outubro de 2001.

Ofício CTEAC nº 059/2001

Senhor Presidente,

Na qualidade de Presidente da Comissão Temporária de Estudos para analisar graves problemas relacionados ao tráfego aéreo no Aeroporto de Congonhas, e atendendo a requerimento do Nobre Vereador Paulo Frange, digno Relator desta Comissão, tenho a honra e o imenso prazer em convidar V.S^a para colaborar com os trabalhos da Comissão acima, participando da Reunião Ordinária que se realizará no dia 9 de outubro p.f., às 10 horas, na Sala Tiradentes, 8º andar desta Edilidade.

Saliento que um dos pontos a serem analisados será o aumento do número de vôos no Aeroporto de Congonhas, conforme recentemente veiculado pela imprensa.

Contando com sua valiosa presença e participação, envio-lhe minhas expressões de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,


VEREADOR DR. FARHAT
Presidente

A Sua Senhoria o Senhor Doutor Antonio Celso Cipriani,
Mui Digno Presidente da Transbrasil
Rua General Pantaleão Teles, 40
04355-040
NESTA

Folha nº	781	do
Processo	21101	
Irineu Bosqueiro Filho		
Reg. 11068		

[RELATÓRIO]

'01-10-05 17:11

PAGINAS RESULTADO
01 OK

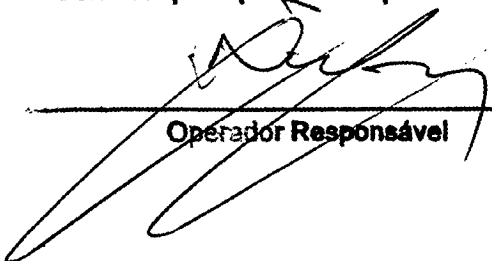
TEMPO
02'00"

MODOS
ENVIADO .G3.FIND

DATA HORA INDICATIVO
OUT. 05 17:09 55 11 5581 9167

02. 060/2001

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DEPTO. DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO
SEÇÃO DE GRÁFICA E REPROGRAFIA
Certifico que a presente cópia é autêntica



Operador Responsável



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 782 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

**COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES
PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO
AEROPORTO DE CONGONHAS
(PROCESSO RPP Nº 0021-2001)**

São Paulo, 5 de outubro de 2001.

Ofício CTEAC nº 060/2001

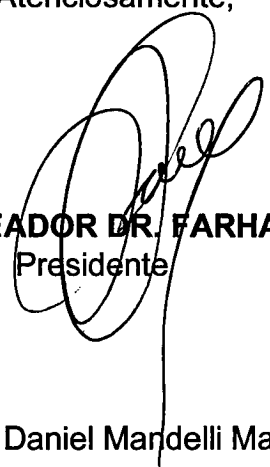
Senhor Presidente,

Na qualidade de Presidente da Comissão Temporária de Estudos para analisar graves problemas relacionados ao tráfego aéreo no Aeroporto de Congonhas, e atendendo a requerimento do Nobre Vereador Paulo Frange, digno Relator desta Comissão, tenho a honra e o imenso prazer em convidar V.Sª para colaborar com os trabalhos da Comissão acima, participando da Reunião Ordinária que se realizará no dia 9 de outubro p.f., às 10 horas, na Sala Tiradentes, 8º andar desta Edilidade.

Saliento que um dos pontos a serem analisados será o aumento do número de vôos no Aeroporto de Congonhas, conforme recentemente veiculado pela imprensa.

Contando com sua valiosa presença e participação, envio-lhe minhas expressões de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,


VEREADOR DR. FARHAT
Presidente

A Sua Senhoria o Senhor Doutor Daniel Mandelli Martin,
Mui Digno Presidente da TAM
Avenida Jurandir, 856 - Lote 4 - 4º andar
04072-000
NESTA

Folha nº 783 do 21/01
 Processo Irineu Bosqueiro Filho
 Reg. 11068

RECEBUEMOS DO SENHOR DEPUTADO IRINEU BOSQUEIRO FILHO
 EM 21/01/01 A QUANTIA DE R\$ 50,00 (CINQUENTA REAIS)
 PARA PAGAMENTO DE DESPESAS COM OBRAS DE REPARAÇÃO
 DO BARRACÃO DE ALUGUELO Nº 0072

[RELATÓRIO]

DATA 05 HORA 17:02 INDICATIVO 55 021 814 5703
 OUT. 05

MODO ENVIADO .G3.FINO

TEMPO 01'51"

'01-10-05 17:04
 PAGINAS RESULTADO
 01 OK

11/10/01

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DEPTO. DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO
SEÇÃO DE GRÁFICA E REPROGRAFIA
Certifico que a presente cópia é autêntica



Operador Responsável



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 784 do
Processo 21101
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

**COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES
PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO
AEROPORTO DE CONGONHAS
(PROCESSO RPP Nº 0021-2001)**

São Paulo, 5 de outubro de 2001.

Ofício CTEAC nº 061/2001

Senhor Presidente,

Na qualidade de Presidente da Comissão Temporária de Estudos para analisar graves problemas relacionados ao tráfego aéreo no Aeroporto de Congonhas, e atendendo a requerimento do Nobre Vereador Paulo Frange, digno Relator desta Comissão, tenho a honra e o imenso prazer em convidar V.Sª para colaborar com os trabalhos da Comissão acima, participando da Reunião Ordinária que se realizará no dia 9 de outubro p.f., às 10 horas, na Sala Tiradentes, 8º andar desta Edilidade.

Saliento que um dos pontos a serem analisados será o aumento do número de vôos no Aeroporto de Congonhas, conforme recentemente veiculado pela imprensa.

Contando com sua valiosa presença e participação, envio-lhe minhas expressões de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,


VEREADOR DR. FARHAT
Presidente

A Sua Senhoria o Senhor Doutor Ozires Silva,
Mui Digno Presidente da VARIG
Praça Comandante Lineu Gomes S/N
Aeroporto de Congonhas
04626-900
NESTA



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 785 do
Processo 211/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DEPARTAMENTO DE SERVIÇOS GERAIS - DT.6

Seção de Expedição e Recepção - DSG.09

REQUISIÇÃO N.º

Data: 05/10/01

Unidade de Trabalho:

DT.7 - COMISSÃO DE CONGONHAS

Nome do Requisitante:

IRINEU BOSQUEIRO FILHO

Correspondência:

Telegrama:

Impresso:

Quantidade	
01	CI ALOS

11068
(Responsável)

OF. CTEAC N.º 061/2001.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 786 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

**COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES
PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO
AEROPORTO DE CONGONHAS
(PROCESSO RPP Nº 0021-2001)**

São Paulo, 5 de outubro de 2001.

Ofício CTEAC nº 061/2001

Senhor Presidente,

Na qualidade de Presidente da Comissão Temporária de Estudos para analisar graves problemas relacionados ao tráfego aéreo no Aeroporto de Congonhas, e atendendo a requerimento do Nobre Vereador Paulo Frange, digno Relator desta Comissão, tenho a honra e o imenso prazer em convidar V.S^a para colaborar com os trabalhos da Comissão acima, participando da Reunião Ordinária que se realizará no dia 9 de outubro p.f., às 10 horas, na Sala Tiradentes, 8º andar desta Edilidade.

Saliento que um dos pontos a serem analisados será o aumento do número de vôos no Aeroporto de Congonhas, conforme recentemente veiculado pela imprensa.

Contando com sua valiosa presença e participação, envio-lhe minhas expressões de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

VEREADOR DR. FARHAT
Presidente

A Sua Senhoria o Senhor Doutor Ozires Silva,
Mui Digno Presidente da VARIG

[Faint, illegible text and stamps at the bottom of the page]



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 78721101 do
Processo
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

**COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES
PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO
AEROPORTO DE CONGONHAS
(PROCESSO RPP Nº 0021-2001)**

São Paulo, 5 de outubro de 2001.

Ofício CTEAC nº 059/2001

Senhor Presidente,

Na qualidade de Presidente da Comissão Temporária de Estudos para analisar graves problemas relacionados ao tráfego aéreo no Aeroporto de Congonhas, e atendendo a requerimento do Nobre Vereador Paulo Frange, digno Relator desta Comissão, tenho a honra e o imenso prazer em convidar V.Sª para colaborar com os trabalhos da Comissão acima, participando da Reunião Ordinária que se realizará no dia 9 de outubro p.f., às 10 horas, na Sala Tiradentes, 8º andar desta Edilidade.

Saliento que um dos pontos a serem analisados será o aumento do número de vôos no Aeroporto de Congonhas, conforme recentemente veiculado pela imprensa.

Contando com sua valiosa presença e participação, envio-lhe minhas expressões de elevada estima e consideração.

TRANSEBRASIL S/A

APMCMSP
Prot. nº. 2502
Data 05.10.01
Horário 18:00

Atenciosamente,

8 OUT 25 01

PORTARIA

VEREADOR DR. FARHAT
Presidente

A Sua Senhoria o Senhor Doutor Antonio Celso Cipriani,
Mui Digno Presidente da Transbrasil
Rua General Pantaleão Teles, 40
04355-040
NESTA



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 788 do
Processo 21/01
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 11068

COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS (PROCESSO RPP Nº 0021-2001)

São Paulo, 5 de outubro de 2001.

Ofício CTEAC nº 060/2001

Senhor Presidente,

Na qualidade de Presidente da Comissão Temporária de Estudos para analisar graves problemas relacionados ao tráfego aéreo no Aeroporto de Congonhas, e atendendo a requerimento do Nobre Vereador Paulo Frange, digno Relator desta Comissão, tenho a honra e o imenso prazer em convidar V.Sª para colaborar com os trabalhos da Comissão acima, participando da Reunião Ordinária que se realizará no dia 9 de outubro p.f., às 10 horas, na Sala Tiradentes, 8º andar desta Edilidade.

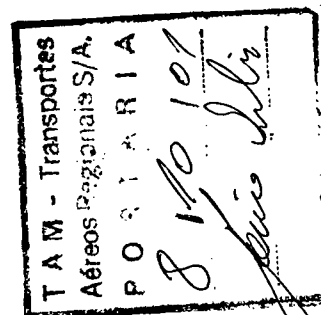
Saliento que um dos pontos a serem analisados será o aumento do número de vôos no Aeroporto de Congonhas, conforme recentemente veiculado pela imprensa.

Contando com sua valiosa presença e participação, envio-lhe minhas expressões de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

APMCMSP
Prot. nº. 2503
Data 05.10.01
Horário 18:00

VEREADOR DR. FARHAT
Presidente



A Sua Senhoria o Senhor Doutor Daniel Mandelli Martin,
Mui Digno Presidente da TAM
Avenida Jurandir, 856 - Lote 4 - 4º andar
04072-000
NESTA

Handwritten signature

TERMO DE ENCERRAMENTO

ÀS FOLHAS 788 FICA ENCERRADO O VOLUME
II DO PROCESSO RPP 06-0021/2001.

EM 08 / 10 / 2001



Irineu Bosqueiro Filho
R.F. 11.068