

01-0519/2003



Câmara Municipal de São Paulo

URB

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA - A.T.M.

SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI

: 01-0519/2003 DE 2003

MATÉRIA LEGISLATIVA: PL

01-0519/2003 DE 21/09/03

PROMOVENTE: VEREADOR
VEREADORPAULO FRANGE
TONINHO PAIVA

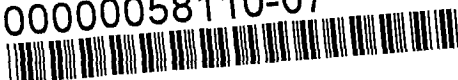
E M E N T A:

"INSTITUI NORMAS SOBRE INSTALAÇÃO, CONSTRUÇÃO, MANUTENÇÃO E UTILIZAÇÃO DE HELIPONTOS E HELIPORTOS, PÚBLICOS E PRIVADOS, CIVIS NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
26/1/2011 11:22:51

O B S

00000058110-07



Nã audiência pública realizada.

CÓD. 0213

ARQUIVADO EM 19/01/2011

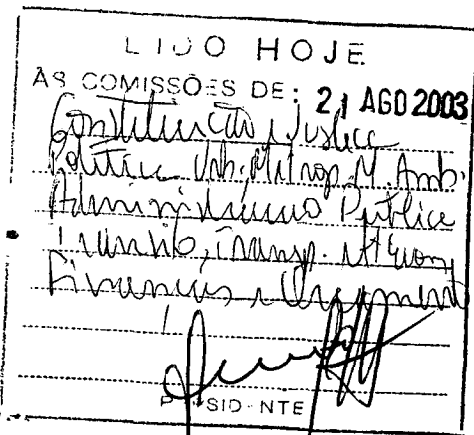
FABIO VITOR DO NASCIMENTO
Agente de Apoio Legislativo
R.F. 11.090



Câmara Municipal de São Paulo

autuado em 30/09/2015 00:00:00
Folha nº 01 do processo
A19 519-03
Adelina Cibone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

PROJETO DE LEI Nº 01 - PL 01-0519/2003



**INSTITUI NORMAS SOBRE
INSTALAÇÃO, CONSTRUÇÃO,
MANUTENÇÃO E UTILIZAÇÃO DE
HELIPONTOS E HELIPORTOS,
PÚBLICOS E PRIVADOS, CIVIS NO
ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO
PAULO, E DÁ OUTRAS
PROVIDÊNCIAS.**

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - Esta lei estabelece requisitos e diretrizes voltados para o planejamento e regulamentação da instalação, construção, manutenção e utilização de helipontos e heliportos, públicos e privados, civis no âmbito do município de São Paulo, tendo em vista o Código Brasileiro do Ar, instituído pelo Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, alterado pela Lei nº 6.298, de 15 de dezembro de 1975 e as Regras de Tráfego Aéreo.

Art. 2º - Para efeito desta lei, serão regulamentadas as seguintes formas de edificação:

- 1- Heliponto** - Toda área utilizada para pousos, decolagens e movimentação de helicópteros.
- 2- Heliponto Civil** - Heliponto destinado, em princípio, ao uso de helicópteros civis.
- 3- Heliponto Elevado** - Heliponto civil localizado sobre edificações.
- 4- Heliponto Privado** - Heliponto Civil destinado ao uso de helicópteros de seu proprietário ou de pessoas por ele autorizadas, sendo vedada sua utilização em caráter comercial.
- 5- Heliponto Público** - Heliponto Civil destinado ao uso de helicópteros em geral.
- 6- Heliporto** - Heliponto Público dotado de instalações e facilidades para apoio de helicópteros e de embarque e desembarque, de pessoas e cargas.

19.13h PAB

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEQUESTRADO: [illegible] nota de [illegible] [illegible] (s)
sob nº 2 a 9 e [illegible] sob nº
10 22/08/03 a [illegible])

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



Art. 3º - O local indicado ou pretendido para a instalação e construção de um heliponto e heliporto civil deverá, preliminarmente, obter a autorização prévia das Secretarias Municipais de Planejamento e Habitação, que se manifestarão sobre a viabilidade do pedido.

Parágrafo Único - A autorização prévia mencionada no *caput* deste artigo, deverá constar do pedido de obtenção da aprovação e registro do respectivo heliponto ou heliporto civil nos órgãos federais e estaduais competentes, que deverão dar ciência sobre a autorização do município.

Art. 4º - Após a prévia autorização municipal referida no artigo anterior e da respectiva aprovação da construção e utilização do heliponto ou heliporto civil nos órgãos federais e estaduais competentes, fica o município munido de toda esta documentação, devendo solicitar ainda os seguintes documentos, sem prejuízo de outros que achar necessários, para a expedição do respectivo Alvará de Construção:

- I- Certificado de Regularidade do imóvel;
- II- Registro de Propriedade do imóvel ;
- III- Projeto executivo padronizado;
- IV- ART (Anotação de Responsabilidade Técnica) do engenheiro responsável pela obra;
- V- Localização geodésica do heliponto;

Parágrafo Único – Para a viabilização do pedido de aprovação do projeto de instalação e construção do heliponto ou heliporto civil, deverá o interessado recolher as devidas taxas e emolumentos pertinentes.

Art. 5º - As solicitações para a construção de helipontos e heliportos civis deverão ser encaminhadas para a Secretaria Municipal de Planejamento, mediante requerimento do interessado, acompanhadas das seguintes informações e documentos, sem prejuízo das exigências constantes da Portaria N-18/GM5 do Ministério da Aeronáutica, de 14 de fevereiro de 1974:

- I- Elevação: cota do terreno e altura do prédio (se elevado);
- II- Planta de Situação contendo os helipontos e heliportos existentes num raio de 500 metros;
- III- Coordenadas geográficas e/ou endereço onde está localizada a área de pouso;
- IV- Tipo de heliponto ou heliporto;



Câmara Municipal de São Paulo

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 03 do proc. 519
fls. 4
Adelina Cleone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

- V- Cópia autenticada do documento de propriedade da área onde ficará localizado o heliponto ou heliporto;
- VI- Nome e domicílio do proprietário;
- VII- Helicóptero de Projeto (maior helicóptero que será usado, quanto ao peso, dimensões e número de motores).

Parágrafo Único – Para helipontos elevados, além das informações e documentos elencados no *caput* deste artigo, deverão ser acrescidos os seguintes elementos:

- I- Corte transversal do prédio aprovado;
- II- Planta baixa das instalações onde estará a área de pouso;
- III- Planta das grades de proteção lateral da área de pouso;
- IV- Termo de Anuência dos locatários do imóvel;
- V- Cálculo estrutural da última laje, considerando as cargas permanentes, acidentais comuns e as de impacto do helicóptero de projeto.

Art. 6º- Os órgãos municipais deverão analisar o impacto da instalação do heliponto ou heliporto civil, no local pretendido, observando:

- a) Se permitido no Plano Diretor;
- b) Se permitido pela Lei de Zoneamento;
- c) Se o nível de ruído, de acordo com o pedido, ocasionado pelas operações de pousos e decolagens dos helicópteros, é compatível com a região, evitando assim, incômodo à coletividade vizinha;
- d) Se o imóvel onde se pretende instalar o respectivo heliponto ou heliporto civil está em dia com as obrigações fiscais e se possui, se houver construções já existentes, o Certificado de Regularidade dessas edificações;
- e) O Projeto de instalação e construção do heliponto ou heliporto civil, mostrando as interferências ocasionadas, no imóvel e na região, e a devida obediência ao Código de Obras do Município;

Art. 7º- Os helipontos e heliportos civis deverão ser localizados de maneira que não venham trazer incômodo à coletividade, especialmente para a área vizinha, respeitados os limites sonoros estabelecidos na legislação pertinente.

Parágrafo 1º- As propriedades vizinhas aos helipontos e heliportos civis estão sujeitas a restrições especiais, de modo que o seu aproveitamento não



Câmara Municipal de São Paulo

Forma	64	do proc.
Nº	579	03

Adelina Ciborra - Ass. Parlamentar

RE 100.406

gere conflitos ambientais ou prejudique as atividades e a infra-estrutura aeronáuticas.

Parágrafo 2º - Para que seja autorizada a construção ou instalação, o registro e a operação de helipontos e heliportos civis, as propriedades vizinhas nas áreas delimitadas pelo Plano Diretor deverão obedecer os gabaritos e demais limitações deles constantes, não podendo, portanto, ter implantações temporárias ou permanentes, fixas ou móveis, de objetos, edificações, estruturas ou obstáculos de qualquer natureza, culturas agrícolas que atraiam pássaros, instalações de vazadouros de lixo, matadouros, refinarias de petróleo, depósitos ou fábricas de materiais inflamáveis ou explosivos, torres irradiantes, redes de alta-tensão, cabos aéreos, postes, anúncios, balões cativos e outros similares que possam, direta ou indiretamente, produzir reflexos, irradiações, fumo, emanações que atraiam pássaros e outros inconvenientes, bem como provocar restrições às atividades aeronáuticas, embarçar a segurança da navegação aérea, causar interferência nos sinais de radionavegação aérea e dificultar a visibilidade de auxílios visuais.

Parágrafo 3º - Para a construção de helipontos elevados deverá ser examinada a altura das edificações vizinhas, exigindo-se para a utilização deste tipo de heliponto a existência de locais que permitam um pouso de emergência ao longo de sua trajetória de aproximação ou saída.

Art. 8º - Caberá à Secretaria Municipal das Subprefeituras proceder a fiscalização da veracidade das informações constantes do pedido de instalação, construção e utilização dos helipontos e heliportos civis localizados no âmbito do município de São Paulo.

Art. 9º - Caberá à Secretaria Municipal da Habitação o fornecimento do respectivo Certificado de Regularidade do imóvel onde se localiza o heliponto ou heliporto.

Parágrafo 1º - Qualquer irregularidade observada após a construção e emissão do Certificado de Regularidade, implicará na cassação desse, ficando o proprietário sujeito às penalidades previstas nesta lei.

Parágrafo 2º - Para as construções já edificadas, os Certificados de Regularidade já concedidos serão reavaliados.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº	05	de proc.
Nº	519	03
Adeino C. de M. Perpetuar		
100.468		

Art. 10º- Caberá ao município o fornecimento do respectivo "Alvará de Funcionamento" para o heliponto ou heliporto civil aprovado, sem prejuízo da autorização dos órgãos federais e estaduais competentes.

Art. 11º- Nenhum heliponto ou heliporto civil poderá ser instalado se não estiver devidamente aprovado, autorizado e registrado pelos órgãos municipais competentes.

Parágrafo Único - A autorização e o registro terão validade de 5 anos, desde que sejam mantidas as condições técnicas para as quais foram concedidos, podendo ser renovados por igual período, mediante novo requerimento do interessado à Secretaria Municipal de Planejamento.

Art. 12º- No caso de infração ao disposto nesta lei, poderão ser tomadas as seguintes providências administrativas:

I - multa;

II - suspensão da autorização e do registro concedidos pelos órgãos municipais competentes e demais certificados, licenças, concessões ou permissões, se houver;

III - cassação da autorização e do registro concedidos pelos órgãos municipais competentes e demais certificados, licenças, concessões, ou permissões, se houver.

Art. 13º- Ocorrendo qualquer infração ao disposto nesta lei, a Secretaria Municipal das Subprefeituras deverá lavrar o respectivo auto, remetendo-o às Secretarias Municipais de Planejamento e Habitação para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

Art. 14º- Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de heliponto ou heliporto, que resulte em infração desta lei.

Art. 15º- A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão ou cassação da autorização e do registro concedidos pelos órgãos municipais competentes, bem como de quaisquer certificados, licenças, concessões ou permissões existentes.

Folha nº 06 do proc.
Nº 519 03
Adeline C. dos S. Permentar
RE 202/400

VI- deixar de comprovar, quando exigido pela autoridade competente, a contratação dos seguros obrigatórios;



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 10

Fonte nº	09	do proc.
Nº	519	03
Adelina Cideno - Ass. Parlamentar		

exigidos pelo Código de Obras para alguns edifícios. Eles se tornaram obrigatórios depois do incêndio do Edifício Joelma e têm a finalidade de facilitar o tráfego das aeronaves em situações de salvamento.

O vereador Paulo Frange, um dos autores da presente proposta, presidiu durante seis meses a CPI da Operação Urbana Faria Lima, que investigou construções irregulares na região. Durante as investigações constatou-se o grande número de helipontos existentes na cidade, especificamente na região da Faria Lima, sendo que todos os edifícios mantinham helipontos que não constavam das plantas e outros que tinham lajes funcionando para pousos e decolagens. Para tentar descobrir o que estava errado, a CPI pediu ao DAC uma relação com todos os helipontos da cidade e quando a listagem chegou em 5 de dezembro de 2002, para a surpresa geral, a Prefeitura só tinha 20 dos nomes registrados.

Nesse sentido, necessário se faz um controle mais criterioso no que tange a construção e utilização de helipontos e heliportos, e o tráfego de aeronaves com hélices giratórias. Entretanto, é de bom alvitre frisar que, para haver tal fiscalização e controle, é necessário que se tenha uma legislação específica que indique um procedimento a ser seguido, garantindo assim, o desenvolvimento organizado do setor.

Tendo em vista a necessidade de disciplinar o tráfego aéreo para helicópteros no município de São Paulo, especialmente a construção, instalação, manutenção e utilização de helipontos e heliportos, o presente projeto de lei tem a finalidade de estabelecer regras especiais e fixar normas operacionais para a exploração deste segmento, orientando não só os proprietários e operadores de helipontos e heliportos, mas também as autoridades administrativas municipais quanto à fiscalização dessas áreas e controle do tráfego aéreo de helicópteros no município de São Paulo.

Vereador PAULO FRANGE

Vereador TONINHO PAIVA



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

fls. 11

Papel para informação, rubricado como folha nº 10

do processo nº 01-519 de 20 03 16.09.03 (a) Ed

Adelina Cicone Battocchio
Assistente Parlamentar
RF 100406

Ao Senhor Assessor Chefe:
Sobre o assunto consta
PL 323/03, 371/02, 554/01, ANDAMENTO
PL 291/00, 446/97 ARQUIVO
EM 16/09/03

INÁCIO VEIGA
Oficial Legislativo
RF. 11.132

A Com. de Const. e Justiça
16 / 10 / 03
BRENO CANDELMAN Assessor Téc. Leg. Chefe ATM

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 16.10.03 às 18 h

FÁBIO DE CASTRO PAIVA
Secretário

Ao Nobre Vereador CARLOS ALBERTO BOZOLARI
para relatar

Sala da Comissão de Constituição e Justiça
Em 31 de OUTUBRO de 2003

[Assinatura]
Presidente

SE GUE 11 juntado 5 nesta data, documento 5 e papel para Informação, rubricado 5
sob folha 5 nº -11a 14-

Em 17.06.04

(a) Th

HELIO HIDEKI TAKAHASHI
Secretário - RF 11.123



Câmara Municipal de São Paulo

16 - PAR
16- 0590/2004

SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 519/2003.

Versa o presente, sobre Projeto de Lei de iniciativa dos nobres Vereadores Paulo Frange e Toninho Paiva, que visa instituir normas sobre instalação, construção, manutenção e utilização de helipontos e heliportos, públicos e privados, civis no Município de São Paulo.

A cidade de São Paulo sofre cada vez mais com os problemas relativos ao trânsito e por esta razão é crescente a demanda pelo transporte aéreo, especificamente por helicópteros.

Apesar do significativo aumento da frota de helicópteros e, conseqüentemente das áreas de pouso, ainda é insuficiente o amparo legal destinado a regular o assunto no âmbito municipal, o que favorece o funcionamento clandestino ou irregular dos helipontos e heliportos instalados na capital.

Em que pese manifestações contrárias, a propositura em tela merece prosperar, senão vejamos:

- O projeto encontra amparo na Lei Orgânica do Município (LOM), artigo 13, I, que autoriza a Câmara Municipal, com sanção do Prefeito, legislar sobre assuntos de interesse local. A crescente utilização de helicóptero, como meio de transporte, é uma situação excepcional e peculiar da cidade de São Paulo, sendo portanto, assunto de interesse local e de competência municipal, necessitando de uma regulamentação específica municipal;



Câmara Municipal de São Paulo

autuado em 30/09/2015 09:00:00.
Folha nº - 12 - do 14
Processo 519/03
Hélio Hidetaki Takahashi
Data 11/03/04

- O projeto não fere o disposto no artigo 69, inciso XVI da LOM, uma vez que a mesma lei permite à Câmara Municipal, em seu artigo 13, inciso XVI, “*criar, estruturar e ATRIBUIR FUNÇÕES ÀS SECRETARIAS e aos órgãos da administração pública*”;
- Por fim, não há o que se falar em vício de iniciativa, uma vez que, o projeto encontra amparo legal no disposto no artigo 30, II, da Constituição Federal, que prevê a competência dos Municípios para suplementar a legislação estadual e federal no que couber. Cuida-se, portanto, de competência suplementar municipal, exercitada conforme a implícita autorização do legislador federal e que, por esta razão, não impede o Município de baixar normas sobre assunto não detalhado pela legislação federal e que por alguma forma atenda o interesse local.

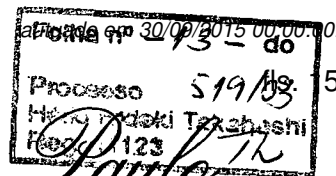
Ante o exposto, somos pela CONSTITUCIONALIDADE E LEGALIDADE.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, 12 de abril de 2004. 16/6/04

[Handwritten signatures]



Câmara Municipal de São Paulo



PARECER Nº /2003 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA
SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 519/2003.

Trata-se de projeto de lei, de autoria dos nobres Vereadores Paulo Frange e Toninho Paiva que visa instituir normas sobre instalação, construção, manutenção e utilização de helipontos e heliportos, públicos e privados, civis no Município de São Paulo.

Segundo a propositura, o local indicado ou pretendido para a instalação e construção de um heliponto deverá obter autorização prévia das Secretarias Municipais de Planejamento e Habitação para, posteriormente, poder ser pleiteada a sua construção e utilização frente aos órgãos federais e estaduais competentes.

Não obstante a matéria se insira, em tese, no âmbito do poder de polícia de que dispõe o Município para disciplinar o ordenamento urbano, uma vez que nenhuma atividade poderá ter funcionamento sem ter a autorização do Poder Público, o projeto não reúne condições para prosseguir.

Isso porque dada à relevância do tema, que envolve questão de segurança pública e extrapola o predominante interesse local, a matéria já se encontra disciplinada por Lei Federal.

Com efeito, o Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei Federal nº 7.565/86, fixa normas a respeito da construção e utilização de helipontos ou heliportos, prevendo, inclusive a apresentação de Plano de Zoneamento de Ruído. A Portaria nº 18 do Ministério da Aeronáutica aprova instruções para a construção e utilização de helipontos ou heliportos.

De acordo com a legislação federal em vigor, "as solicitações para construção de helipontos deverão ser encaminhadas ao Comando Aéreo Regional respectivo, mediante requerimento do interessado, acompanhadas das informações e documentos", especificados.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 044 de 0000.
atualizado em 30/04/2015
Processo 519/2013.16
Materia: Akira Takahashi
Requisição 23

A referida Portaria, na parte II, ao falar dos requisitos para a construção de helipontos, assim, consigna:

“ 2.0 – Escolha do local

2.1 – Para se escolher o local destinado à construção de um heliponto, muitas considerações deverão ser feitas objetivando uma série de atendimentos, principalmente os relativos à segurança das operações, interesse da comunidade e dos usuários. Assim, considerações sobre finalidade de acesso por superfície ao local, nível de ruído sobre a comunidade, condições de vento, interferência no tráfego aéreo local, além de outras mais, deverão ser cuidadosamente estudadas.

2.2 – Os helipontos devem ser localizados de maneira que o ruído dos helicópteros, nas operações de pousos e decolagens, não venha trazer incômodo à coletividade vizinha, respeitados os limites sonoros estabelecidos na legislação competente.”

Como se verifica do texto legal transcrito acima, o Ministério da Aeronáutica, através de seus órgãos competentes, ao autorizar a construção, bem como o funcionamento do heliponto, avalia o cumprimento dos requisitos técnicos fixados na legislação concernente à matéria.

Ademais, a propositura ao atribuir função as Secretarias Municipais de Planejamento e Habitação, viola o disposto no art. 69, inciso XVI da Lei Orgânica do Município de São Paulo, que atribui ao Sr. Prefeito a iniciativa privativa para a apresentação de projetos de leis que digam respeito a tal matéria.

Desta forma, considerando que cabe à União legislar sobre a construção de helipontos, conforme demonstrado e o vício de iniciativa apontado, somos pela

INCONSTITUCIONALIDADE E ILEGALIDADE

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, 16.6.04

pl0519-03

Publicado no DIARIO OFICIAL	
de	05 / 8 / 04
página	71 coluna 52, 3
conferido:	<i>[assinatura]</i>

FÁBIO DE CASTRO PAIVA
Secretário

À Douta Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em, 12 / 8 / 04

FÁBIO DE CASTRO PAIVA
Secretário

Recebido na Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente

Em 16/8/04 às 16:00 h

ANA PAULA KARRUZ
Secretária da Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente

AO NOBRE VEREADOR

PARA RELATAR

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente

02 09 2004
[assinatura]
PRESIDENTE

CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
SEGUE, Juntado nesta data	para informação documento
rubricado sob	
folha n.º	15 / 05 / 01 / 05

ANA PAULA KARRUZ
Secretária da Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

fls. 18

Papel para informação, rubricado como folha nº = 15 =
do processo nº PL 519 de 20 03/05/01, 05 (a).....

ANA PAULA KARRUZ
Secretária da Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente

À SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 275 do Regimento Interno.

São Paulo, 05/01/05.

ANA PAULA KARRUZ
Secretária da Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente

SUBSECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Proc. encerrado com 15. fls.

Arquivado em 19-01-2005

O Func.º [assinatura]

JOSÉ ROBERTO FERREIRA
RF 100.702
SGP-33

S E G U E juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado

sob folha nº 16 A 21

Em 22, 02, 2005

(a) JOSÉ ROBERTO FERREIRA

RF 100.702

SGP-33

Folha N.º 16 do proc.
N.º 01-519 de 2003
O funcionário [assinatura]
JOSÉ ROBERTO FERREIRA

RF 100.702

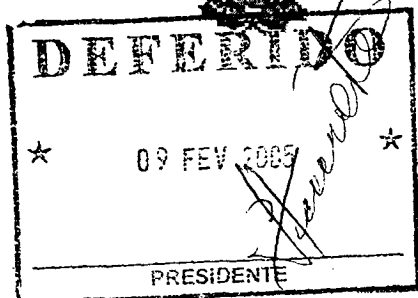
Cap. 13



Câmara Municipal de São Paulo

Gabinete do Vereador PAULO FRANGE

Líder do PTB



REQUERIMENTO D N°

13 - RDS
13- 0009/2005

Na qualidade de Líder do Partido Trabalhista Brasileiro – PTB, requero à Douta Mesa, com fundamento no artigo 275, § 2º do Regimento Interno, o desarquivamento dos seguintes Projetos de Lei:

Vereador Atilio Francisco :

PL 143/2001
PL 10/2002
PL 11/2002
PL 358/2002
PL 343/2003
PL 755/2003
PL 792/2003
PL 801/2003
PL 849/2003
PL 193/2004
PL 289/2004
PL 329/2004

Vereador Celso Jatene:

PL 115/2001
PL 172/2001
PL 173/2001
PL 243/2001
PL 244/2001
PL 252/2001
PL 256/2001
PL 330/2001
PL 389/2001
PR 49/2001
PR 50/2001
PLO 19/2001
PL 520/2001
PL 558/2001
PL 563/2001
PL 135/2002
PL 486/2002
PL 524/2002



Câmara Municipal de São Paulo
Gabinete do Vereador PAULO FRANGE
Líder do PTB

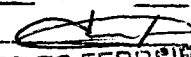
Folha N.º	17	do proc.	21
N.º	01-519	de	2003
O funcionário			

JOSÉ ROBERTO FERREIRA
RF 100702
SGR-33

PL 559/2002
PL 560/2002
PL 627/2002
PL 628/2002
PL 651/2002
PL 17/2003
PL 95/2003
PL 96/2003
PL 117/2003
PL 258/2003
PL 259/2003
PL 286/2003
PL 318/2003
PL 744/2003
PL 817/2003
PR 41/2003
PL 99/2004
PL 114/2004
PL 284/2004
PL 343/2004
PL 429/2004
PR 17/2004
PL 502/2004
PL 503/2004
PL 387/2002

Vereador Paulo Frange:

PL 1007/1997
PL 1008/1997
PL 98/1998
PL 224/1998
PL 225/1998
PL 307/1998
PL 376/1998
PL 410/1998
PL 63/1999
PL 465/1999
PL 466/1999
PL 480/1999
PL 582/1999
PL 636/1999
PL 175/2000

Folha No 18 do proc 22
 No 01-519 de 2003
 O funcionário 
 JOSÉ ROBERTO FERREIRA
 RF 100.702



Câmara Municipal de São Paulo
Gabinete do Vereador PAULO FRANGE
Líder do PTB

PL 257/2000
 PL 84/2001
 PL 316/2001
 PL 317/2001
 PL 390/2001
 PL 404/2001
 PL 5/2002
 PL 139/2002
 PL 155/2002
 PL 183/2002
 PL 184/2002
 PL 204/2002
 PL 232/2002
 PL 236/2002
 PL 254/2002
 PL 287/2002
 PL 304/2002
 PL 361/2002
 PL 366/2002
 PL 317/2002
 PL 387/2002
 PL 484/2002
 PL 603/2002
 PL 635/2002
 PL 646/2002
 PL 652/2002
 PL 667/2002
 PL 713/2002
 PL 107/2003
 PL 170/2003
 PL 171/2003
 PL 172/2003
 PL 182/2003
 PL 206/2003
 PL 207/2003
 PL 214/2003
 PL 236/2003
 PL 238/2003
 PL 239/2003
 PL 290/2003
 PL 318/2003
 PL 319/2003
 PL 365/2003



Folha N.º	19	do proc. N.º	23
N.º	DI-519	de	2003
O funcionário			

JOSÉ ROBERTO FERREIRA

SGP-33

Câmara Municipal de São Paulo
Gabinete do Vereador PAULO FRANGE
Líder do PTB

PL 402/2003
PL 408/2003
PL 409/2003
PL 415/2003
PL 416/2003
PL 455/2003
PL 462/2003
PL 465/2003
PL 519/2003
PL 610/2003
PL 680/2003
PL 803/2003
PL 859/2003
PL 77/2004
PL 104/2004
PL 209/2004
PL 285/2004
PL 319/2004
PL 372/2004
PL 409/2004
PL 528/2004

PR 68/2001
PR 18/2002
PR 19/2002
PLO 4/2003

Sala das Sessões,

Vereador Paulo Frange
Líder PTB



Câmara Municipal de São Paulo

SUBSECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO

Papel para informação, rubricado como folha nº 20

do processo n.º 01-519 de 20 03 22/02/2005 (a) [assinatura]

JOSÉ ROBERTO FERREIRA

RF 100.702

SGP-33

À SGP-33 - Sra. Supervisora:

Solicito o desarquivamento do processo assinalado no requerimento retro para volta à tramitação.

14/02/05

Ângela Bordin Andreoni
Subsecretária de Apoio Legislativo
SGP-2



Câmara Municipal de São Paulo

Papel para informação rubricado com folha nº 21
do processo nº 01-519 / 2003 22 / 02 / 2005 (a).....

JOSÉ ROBERTO FERREIRA
RF 100.702
SGP-33

Senhora Subsecretária,

Conforme solicitado pelo RDS Nº 13 - 0009 / 2005, segue o presente expediente para a volta a tramitação.

Atenciosamente

SGP.33 em 22 de fevereiro de 2005.

Viviane Pó
Viviane Ferreira Pó
Supervisora

À Com. de <u>Pol. Urbana</u>
<u>04</u> / <u>03</u> / <u>05</u>
<i>Âncela Bordin Andreoni</i> ÂNCELA BORDIN ANDREONI Subsecretária de Apoio Legislativo SGP-2

Recebido na Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em 07/3/05 às 14.55 h

Ana Paula Karruz
ANA PAULA KARRUZ
Secretária da Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente

REDISTRIBUÍDO

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

FARAT

Para relatar.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Em: *14/03/05*

[Assinatura]

Presidente

Obs. o prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º, artigo 63, do R.I

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue(m) justado(s) : (m) cobricado(s)

sub nº 22 a 92 e série de informação nº

SOLANGE RAINGER DOS SANTOS
R.F. 10201
Secretária



Câmara Municipal de São Paulo

TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

SEM REVISÃO
TAQUIGRAFIA

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

PRESIDENTE: CHICO MACENA

AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 28 de setembro de 2005

OBSERVAÇÕES:

Há grafia(s) não confirmada(s)

Orador não identificado

Intervenção, expressão ou palavra ininteligível/inaudível

Manifestação fora do microfone

Rec em
30/9/05

7838



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 28
do prc

T A Q U I G R A F I A 01-519 2003

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

rod.:F01 fl.:1 taq.:DENISE
Orador(es):

rev.:

evento:7838

Solange Raimundo dos Santos
data:28-09-2003
RP: 10.801

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Bom dia aos presentes. Vamos dar início à audiência pública da Comissão de Política Urbana Metropolitana e Meio Ambiente, da Câmara Municipal de São Paulo, nesta data de 28 de setembro de 2005.

Temos hoje para análise nesta audiência pública o PL 323/03, PL 16/03, PL 519/03, PL 710/02, PL 287/04 e PL 71/05. Gostaria de registrar e agradecer a presença do Vereador Jooji Hato, prestigiando nossa audiência pública. Como de praxe na Comissão, vamos aproveitar a presença e o tempo e fazer a inversão da pauta. Primeiramente vamos analisar o projeto 16/03, do Vereador Jooji Hato e outros, que dispõe sobre medidas preventivas de proteção ao meio ambiente e de segurança, aplicáveis a estabelecimentos públicos e privados dotados de equipamentos e sistemas destinados à armazenagem e distribuição de combustíveis automotivos.

Estamos em mais uma audiência pública desse projeto de lei. Na anterior também contamos com a colaboração e debate do Vereador Jooji Hato a respeito do PL, inclusive com representantes da Cetesb. Fizemos uma série de solicitações e gostaria de registrar que semanalmente cobramos e até hoje não enviaram nenhum dos estudos que disseram ter.

Passo a palavra ao Vereador Jooji Hato para falar da sua iniciativa e de demais vereadores sobre o projeto de lei.

O SR. JOOJI HATO - Quero cumprimentar o Vereador Chico Macena, Presidente da Comissão de Política Urbana, e a todos os presentes. Quero agradecer, mais uma vez, a oportunidade que temos de debater um tema de extrema importância não só para a cidade de São Paulo, mas para o país. Esse projeto de lei 16/03 já está para três anos de



rod.:F01 fl.:2 taq.:DENISE
Orador(es):

rev.:

evento:7838

Solamã de 28-09
data de 28-09
data de 28-09
RF. 10.801

tramitação. É um projeto fruto do trabalho da CPI dos postos de combustíveis, das áreas contaminadas, e ficamos realmente apreensivos, preocupados de não aprovarmos projeto de tamanha importância para a Cidade e para o país.

Sr. Presidente, reafirmo que esse projeto, teoricamente, teria de ser aprovado o mais rápido possível, porque se trata de ordenação de uma atividade econômica, manipulação de produto altamente contaminante, que são os derivados de petróleo, altamente cancerígenos.

Eu, como médico, fico sempre preocupado porque vemos a incidência de câncer não diminuindo, porque está diretamente proporcional à evolução da medicina. Quanto mais a medicina, a tecnologia científica avança, deveríamos ter uma queda na incidência dos cânceres, mas não temos. O que temos é maior incidência de leucemia, crianças anencéfalas, tantos cânceres. Acredito que isso se dá pelos cuidados que não temos na manipulação desses produtos, principalmente os derivados do petróleo.

Vi aprovarem no nosso plenário um projeto de um vereador que pede só a declaração do dono do posto de gasolina. Se não tiver a nota fiscal, basta uma declaração do dono do posto dizendo que tem cinco anos de funcionamento. E sabemos que esse tanque não é do dono do posto, mas sim das distribuidoras. A CPI levantou isso. Não temos uma distância da loja de conveniências, como por exemplo, da bomba onde abastecem os carros. Sabemos que a gasolina evapora, dispersa no ar os BTX's, benzeno, tolueno e xileno, que são altamente cancerígenos. O



rod.:F01 fl.:3 taq.:DENISE

rev.:

evento:7838

Solange Rêgo dos Santos

Orador(es):

data:28-09
RF. 10.601

posto de gasolina não deveria nunca vender algum alimento. Se quiser comprar algum alimento, vou num supermercado.

Este é um país de todos e de ninguém, onde um supermercado vende óleo diesel, óleo lubrificante, produtos automotivos e o posto de gasolina vende comida. Vemos os jovens se embebedando nos postos, as pessoas lancham regadas ao BTX.

Então, esta Casa tem uma função muito importante, porque por meio desse projeto poderá ordenar isso na nossa cidade e também transmitir para outras cidades, onde acontece igualmente. Um posto de gasolina vende bebida alcoólica e a pessoa abastece o carro e a si com latinhas de cerveja. Os jovens fazem a mesma coisa.

É só chegar aqui na Faria LimaF02



rod.:F2 FL:1 taq.:VALERIA P.
Orador(es):

rev.:

evento:7838 data:28-09-05
Colangelo, Danilo dos Santos

RF. 10.801

... só chegar aqui na Faria Lima, ou aqui em qualquer avenida, nas Marginais, jovens que se embebedam e saem por aí atropelando, acidentando e vão parar no IML.

Registro a presença do nobre Vereador Paulo Frange, que é médico. Tenho certeza absoluta de que ele vai sempre nos dar apoio com relação a esses points nocivos a nossa cidade, onde são vendidas bebidas alcoólicas, exatamente nos postos de combustíveis. Ele, como médico, sabe que a Organização Mundial de Saúde recomenda a diminuição de pontos de vendas de bebidas alcoólicas que faz com que nossos jovens se embebedem.

Presidente, há outra coisa ainda que me deixa estarelecido é o projeto de um colega, cujo nome não quero citar, já aprovado em primeira votação. Queremos fazer um substitutivo ele, se não conseguirmos aprovar o projeto da CPI, que é assinado por nove Vereadores. Tivemos grande dificuldade de chegar a esse projeto e queremos fazer um substitutivo, sim, assinado por todos aqueles que querem ordenar, organizar essa atividade tão importante, de alto risco para nossa saúde.

Esse projeto que aprovamos permite exatamente que os postos de combustíveis possam utilizar tanques de paredes simples. A Cetesb, a ABNT e tantos órgãos internacionais em países já recomendam tanques de paredes duplas, "jaquetados", monitorizados. Mas aprovamos, recentemente, um projeto a instalação, em São Paulo, a maior cidade do Hemisfério Sul, permitindo tanques de paredes simples. Estamos retrocedendo, Presidente.

Temos certeza de que esta Comissão dará apoio ao nosso projeto



rod.:F2 FL:2 taq.:VALERIA P.
Orador(es):

rev.:

evento:7838 Solange data 28-09-05
RF. 10.801

e fará com que possamos aprovar isso o mais rápido possível para que novos projetos não surjam sem às vezes, até, conhecimento científico. Quero, Presidente, colocar-me à disposição desta Douta Comissão para as perguntas ou naquilo em que puder ser útil.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado, nobre Vereador Jooji Hato. Reforço o registro da presença do nobre Vereador Paulo Frange, prestigiando esta audiência pública.

Eu gostaria de registrar, nobre Vereador Jooji Hato, depois do debate que realizamos a respeito desse projeto de lei, entrei no site da Cetesb. E, lá, há uma relação das áreas contaminadas no Município e no Estado de São Paulo. Tive oportunidade de conferir o Município de São Paulo, dados inclusive que gravei em CD, para poder trabalhar com mais calma. Há muitas, mas, de 400 áreas que tive oportunidade de passar o olho para ver o tipo de contaminação, 99,9% são áreas de postos de gasolina, contaminadas, na cidade de São Paulo, para as quais Cetesb já tem processos de recuperação ou pedido para que os donos de estabelecimentos façam recuperação ambiental.

Já tive oportunidade de fazê-lo na outra audiência pública, mas quero aproveitar para de novo parabenizar o nobre Vereador e toda a CPI dos postos de combustíveis pelo trabalho realizado e pela iniciativa desse projeto de lei.

Está aberta a palavra àqueles que queiram fazer uso. (Pausa)
Tem a palavra o nobre Vereador Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO - Sr. Presidente Macena, quero só acrescentar dizendo, como o senhor disse, que as maiores áreas contaminadas - a CPI levantou isso e detalhou - são áreas de postos de combustíveis. O



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 33

TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 28 de 28

Nº 01-519/03

rod.:F2 FL:3 taq.:VALERIA P.
Orador(es):

rev.:

evento:7838 data 28-09-05 Santo:
RF. 10.801

homem mora na cidade, e os problemas estão na cidade, não estão esfera estadual nem em Brasília. Nosso projeto também fala em trazer a fiscalização para a Secretaria Municipal do Meio Ambiente. Acho extremamente importante a Cidade fiscalizar, porque ela tem e a Cidade tem interesse, porque é ela que está sendo contaminado.

Quando tivemos, por exemplo, o episódio de Vila Carioca, em que a CPI descobriu e interditou um posto tubular profundo, porque 2 mil pessoas estavam tomando águas com "drins", com veneno. Se não houvesse essa CPI,... Assim mesmo, não teve a repercussão que teve em Paulínia, onde 200 pessoas - porque lá é chácara - estavam sendo contaminadas. E o caso teve uma repercussão internacional. O caso da Vila Carioca, onde morou até o Presidente Lula - e talvez ele seja um dos contaminados também -, não teve nenhuma repercussão. E essa CPI levou, pela primeira, no mundo inteiro, no universo, a grande empresa que financia a Fórmula 1 - a poderosa Shell, empresa anglo-holandesa que tem como uma de suas maiores acionistas a Rainha Elizabeth - às barras dos tribunais por crime ambiental. Sempre impune, contaminou a África, a Europa, a Ásia a América; sempre impune. Mas essa CPI, da qual me orgulho de ter participado, Presidente e Vereador Paulo Frange, e a Câmara Municipal de São Paulo estão levando a Shell às barras dos tribunais. E eles já começaram até a dar dinheiro, segundo informações colhidas - não-oficialmente - aos moradores do Condomínio Auriverde, que contempla 2 mil pessoas. Então, é uma vitória desta Casa. E a vitória será maior, Presidente, quando aprovarmos esse projeto, que é extremamente importante não para mim ou para meus filhos, mas para os filhos de todos, para os netos, bisnetos,



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 34

TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 29 do processo nº 01-519/03

rod.:F2 FL:4 taq.:VALERIA P.
Orador(es):

rev.:

evento:7838 data 28-09-05
RE 10.801

tataranetos, todas as gerações. Estão contaminando nosso lençol freático, o lençol deste país, que tem uma das maiores bacias e recursos hídricos. Isso é um pecado.

Nós iremos exportar água para o mundo inteiro,... segue Dalva

SEMPRE O TAQUIGRAFIA



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 35

TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 30 de prot
nº 01-59 de 2003rod.:F03 fl.:1 taq.:DALVA
Orador(es):

rev.:

evento:7838 data:28-09-05
Solange Raimundo dos Santos
RE 10.801

Nós iremos exportar água par o mundo todo, porque as pessoas do outro lado, também, têm problemas de contaminação. Nós temos de preservar isso.

Sr. Presidente, esta comissão tem nos dado apoio. Quero agradecer de viva voz, e dizer que esse projeto que temos, realmente, é complexo, mas útil para todos nós. Não é uma luta desse Vereador ou da CPI. É uma luta das futuras gerações. Porque se não cuidarmos do Meio Ambiente, vamos ver o Catrina, vendavais, terremotos, porque quando atingimos a natureza ela reage muito forte. E nós não queremos isso aí. Essa comissão tem um papel muito importante, nesse apoio.

Quero agradecer mais uma vez ao Presidente e a comissão para que possamos votar no plenário o mais rápido possível, para que a gente não possa votar projetos que às vezes permite ou retrocede, a instalação aqui em São Paulo, de tanques e paredes simples. É um absurdo.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado nobre Vereador Jooji Hato. Temos aqui representantes do CONTRU. Gostaria de consultá-los, se gostaria de fazer uso da palavra. (Pausa)

O SR. LUIZ TADEU - Sou diretor do CONTRU equipamentos, estamos acompanhando esse projeto. Gostaria de parabenizar o nobre Vereador pela intenção e consideramos, que tecnicamente, tem pontos viáveis e interessantes para a cidade. Mas em alguns pontos, transfere atribuição, especialmente à Secretaria do Verde e Meio Ambiente, e isso a Secretaria da Habitação, por meio do meu departamento, é contrária a esse artigo, 27. Com relação a essa dúvida de atribuições,



rod.:F03 fl.:2 taq.:DALVA

rev.:

evento:7838

Solange Ribeiro dos Santos
data: 28-09-05
RF. 10.801

Orador(es):

de fiscalização, e de documentação a serem emitidas. Era isso que gostaria de deixar claro.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Tem a palavra o nobre Vereador Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO - Gostaria apenas de dizer ao nobre representante do CONTRU, aliás, agradeço, o CONTRU que nos ajudou muito nas inspeções que fizemos na Shell onde tivemos pelo menos cinco, seis vezes e vocês nos ajudaram muito, porque este vereador é médico, não entende nada de combustível. Quando assumi a Presidência, foi acidentalmente, porque na verdade era proposta do nobre Vereador Goulart que queria examinar os postos de combustíveis que não mantinham as instâncias e a documentação, e quando nós pegamos isso, para vocês terem idéia se fôssemos pela documentação, pela licença, etc...teria de fechar, praticamente 95% mais dos postos de combustíveis da cidade São Paulo. Até porque a Agência Nacional do Petróleo - ANP., libera licença por meio da Internet. Ela não vem nem examinar se o posto esta conforme ou disforme. Então pedimos, por exemplo, que Agência Nacional de Petróleo, viesse aqui em São Paulo, disse que não tinha viatura, não tinha contingente, não tinha nada. Então nós ficamos, preocupados em relação a fiscalização, infelizmente não há uma consciência mental no nosso País, não há uma responsabilidade dos proprietários, de muitos empresários, é claro que tem muitos empresários que são responsáveis, mas tem muitos que são irresponsáveis.

Quero dizer que o intuito da CPI foi de que trouxesse a fiscalização para o Município, claro que não, vamos dizer assim,



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 37

TAQUIGRAFIA

Folha nº 32 de 32

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

nº 01-519 de 2003

rod.: F03 fl.: 3 taq.: DALVA
Orador(es):

rev.:

evento: 7838

Solange Barros
data: 28-09-2015
RF. 10.801

tirando o CONTRU. Ele faria parte da fiscalização. A Cetesb não consegue fiscalizar todos os postos de combustíveis. Há muita esperteza, para vocês terem idéia, distância do posto de gasolina, por exemplo, se tem um posto de gasolina, ele não pode construir outro posto próximo. O que ele faz? Ele desativa esse posto, abre um novo posto, em seguida ativa aquele. Essa genialidade que tem, muito desses empresários, e faz com que a cidade deteriore. Não tenha qualidade de vida. A intenção dos legisladores, nesse caso é que a fiscalização seja mais local. Porque longe dos olhos o coração não sente. Lá em Brasília, eles não sentem. A ANP nem vem. A Cetesb também, eles têm outros tipos de contaminações. A Cetesb sozinha não sozinha não consegue fiscalizar. Olha o grau de irresponsabilidade que estamos tendo. Aqui cada um faz o que quer. Para vocês terem idéia, estive no Campus da Cidade Universitária e lá está o césio, de Goiânia, por exemplo. Fomos aqui ver a contaminação da radiatividade na Nuclemon, em Interlagos, fiquei assustado. Demoliram dois galpões, mandaram para Itaquera, sem nenhum controle. Onde está a Cetesb? Na Cidade Universitária, está lá o césio, o galpão tem uma parede de zinco de milímetros. É uma vergonha. Que País é esse? Precisamos fazer alguma coisa. Isso é radiatividade, césio, urânio, e outras coisas a mais. Acho que temos de fazer alguma coisa. Igual o caso do boteco. Os donos de bares fazem o que querem. Na José Paulino, fecha às seis horas, nos shoppings centers fecham às 10 horas. Só os donos de botecos que não podem fechar. Eles ficam trazendo transtornos sonoros, as pessoas vão para os pronto-socorros. São comerciantes, não são todos que não tem responsabilidade, não cumpre a lei. E o crime, o delito é visível.



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 38

TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 33 de 33

nº 01-519/03

rod.:F03 fl.:4 taq.:DALVA
Orador(es):

rev.:

evento:7838 Solange data:28-09-05 Santo
RF. 10.801

Se tiver aberto...denise

SEMPRE REGISTRO DA TAQUIGRAFIA



rod.: F4 fl.:1 taq.: VIANNA

rev.:

evento: 7838

Solange Fátima dos Santos
data: 28.9.2006
RF. 10.801

Orador(es):

Se estiver aberto o boteco depois de 1h, ele está em transgressão. Infelizmente é assim.

Então, quero agradecer o Contru pelo apoio que nós recebemos, foi um órgão que nos ajudou muito, sério. Mas acho que vocês precisam de ajuda também. Acho que não dá para deixar só para a Cetesb e a ANP. Ou fazer o conjunto, deixar a Cetesb, a ANP também, mas a Secretaria do Meio Ambiente tem que ser eficiente, fiscalizar, ser reforçada e nós temos de não aceitar.

Quando eu fiz inspeção, por exemplo, lá na Guarapiranga, eu vi vários vasilhames de óleos combustíveis e, por incrível que pareça, eu não vi de outras empresas, eu vi só da Shell. Aí falam que este Vereador persegue a Shell. É mentira. Um vereador vai perseguir a Shell? Eu não tenho nem imunidade parlamentar, eles podem até me processar. Mas eu vi, por exemplo, onde abastecem os barcos, lá escorrendo; tem o pátio de abastecimento, aquilo lá é inclinado e vai para a represa.

E como é que a Sabesp tira o BTX, que dá cânceres, da água? Aí eu fui atrás da Sabesp, fui na estação do Alto da Boa Vista, que trata a água da Guarapiranga. Lá informaram que a tecnologia é aqui na Cantareira. Fui na Cantareira, diz que não é lá, que é outro lugar. Parei lá no Guaraú, que é a maior estação de tratamento de água, e perguntei como é que tira o BTX da água da represa: "Nós tiramos com carvão ativado". Essa tecnologia é discutível, não tem, talvez, eficácia.

Aí sabem o que eu descobri? Que a própria Sabesp limpa a água que vem de Minas, todo esse detrito, esse lixo, ela joga de volta na



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 40

T A Q U I G R A F I A

Folha nº 35

do proc

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

nº 01-519/03

rod.: F4 fl.:2 taq.: VIANNA
Orador(es):

rev.:

evento: 7838 data: 28.9.2003
RF. 10.801

natureza: vem para a represa, vem para o Rio Tietê. O Japão manda dinheiro para limpar o Rio Tietê. Sabem quando vai limpar? Nunca. Então nós precisamos começar a fazer a autocrítica. É o nosso órgão, a Sabesp, uma das maiores saneadoras, que joga poluentes no Rio Tietê, através dos córregos, lá na estação do Guaraú, por exemplo. Nós precisamos começar a nos preocupar com o meio ambiente. E são 30 a 35 toneladas de lodo por dia que a Sabesp joga só na estação de tratamento de Guaraú.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado, nobre Vereador Jooji Hato.

- Intervenção ininteligível.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Só gostaria de registrar que...

- Intervenção ininteligível.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - A gente agradece. Vamos consultar o plenário se tem mais alguém que queira fazer uso da palavra. (Pausa) Não havendo, agradeço a presença do nobre Vereador Jooji Hato, por ter contribuído com esta audiência pública. Esperamos que esse projeto vá o mais rápido possível para Plenário, para ser analisado e votado - favoravelmente, espero - por todos os vereadores.

O SR. JOOJI HATO - Eu é que agradeço, Sr. Presidente. Bom trabalho. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Muito obrigado, nobre Vereador.



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 41

TAQUIGRAFIA

Folha nº 36 do pro
nº 01-59/03

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

rod.: F4 fl.:3 taq.: VIANNA
Orador(es):

rev.:

evento: 7838

data: 28.9.2003
RF: 10.801

Passaremos agora ao PL 519/03, de iniciativa dos nobres Vereadores Paulo Frange e Toninho Paiva, que institui normas sobre instalação, construção, manutenção e utilização de helipontos e heliportos públicos e privados civis no âmbito do Município de São Paulo e dá outras providências, em primeira audiência pública. Passo a palavra para o nobre Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE - Sr. Presidente, quero agradecer e cumprimentá-lo mais uma vez pela presidência desta comissão tão importante.

Começamos a discutir esse assunto com o Vereador Toninho Paiva, que assina conosco esse projeto, desde que passamos buscar mais aproximação com o Aeroporto de Congonhas, um aeroporto urbano, na comissão de estudos, que gerou grande benefício na nossa relação. Até então, em 2002, o Aeroporto de Congonhas era uma área federal, não "falava" com o Município desde a sua criação, quando o Prefeito da cidade de São Paulo era Fábio Prado, em 1935; desde quando Getúlio Vargas mandou o Aeroporto de Congonhas bem para longe do Tietê por causa da grande enchente havida em 1935, que deixou submersos os aviões que estavam no Campo de Marte.

Ele queria um aeroporto bem longe da Cidade e para lá foi o Aeroporto, para lá foi também o desenvolvimento e os prédios no entorno acabaram engolindo o Aeroporto de Congonhas. Nós colocamos a culpa do barulho no Aeroporto de Congonhas, a culpa da poluição no Aeroporto de Congonhas, mas fomos nós que não fizemos planejamento para coordenar esse trabalho para pelo menos - já que estamos falando em postos de gasolina - não deixar instalarem-se doze grandes postos



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 42

TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 37 do prot-

Nº 01-519/03

rod.: F4 fl.: 4 taq.: VIANNA
Orador(es):

rev.:

evento: 7838 Solange data: 28.9.2006 Santo

RF. 10.801

de gasolina bem do lado do Aeroporto de Congonhas. É um estoque gigantesco de petróleo que há ali ao lado e qualquer acidente aéreo, se um avião cair próximo ao Aeroporto, vai cair sobre a bomba armada que está lá. Pelo menos do Plano Diretor para cá não vamos permitir autorização para postos de gasolina naquela região.

Por causa desse assunto e também por causa da CPI da Operação Urbana Faria Lima, encontramos situações curiosas na Cidade. Descobrimos que grande parte dos prédios da região da Faria Lima tem helipontos. Pedimos ao DAC que informasse quantos helipontos tinha autorizado na Cidade; na época o DAC afirmou que havia 172. Aí procuramos saber na Prefeitura quantos helipontos havia na Cidade: vinte. O DAC tinha autorizado 172 helipontos até aquela ocasião, em 2002, e o Município de São Paulo tinha apenas vinte regulares, com documentação completa. Portanto, havia mais de 150 helipontos na Cidade sem alvará de funcionamento, sem a documentação pertinente.

Naquele mesmo momento... (F5)



rod.: F5 fl.:1 taq.: VIANNA
Orador(es):

rev.:

evento: 7838

Solano F. F. dos Santos
data: 28.9.2003
RF: 10.801

Naquele mesmo momento, a Prefeita Marta Suplicy, numa atitude corajosa, conseguiu tirar a Prefeitura daquele espaço ao lado do Mercado e trouxe para cá, onde realmente o Executivo de São Paulo tem de ter o seu espaço, no belíssimo prédio do Banespa aqui. Naquela mesma ocasião nós informamos aos amigos da Câmara para avisar a Sra. Prefeita que o prédio que ia assumir tinha um heliponto irregular, bem em frente à Câmara Municipal; não tinha documentação também. Foi até protocolado na época da negociação, porque o prédio do Banespa em frente à Câmara, que ia ser sede do Executivo, também tinha um heliponto sem documentação. Enfim, continuou do mesmo jeito, não evoluímos nesse aspecto.

Mandamos documentação para a imprensa, para o Executivo, mandamos o relatório da comissão de estudos, ficamos aqui vários meses discutindo. O único grande avanço foi do Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo, SRPV, que criou na torre um espaço para aproximação específica de helicópteros e criou as chamadas REHs, Rotas Especiais de Helicópteros, que fez uma área de aproximação que hoje permite inclusive que esses helicópteros possam atender a uma expectativa da população, principalmente da região de Pinheiros e Perdizes, de aumentar mais 30 ou 40 metros na altitude de sobrevôo, e deixem de fazer 95 decibéis de ruído dentro das nossas casas e se enquadrem, em áreas residenciais, aos 70 decibéis de ruído, porque os helicópteros continuam não respeitando os horários, continuam não respeitando absolutamente nada, acho que nem mesmo as REHs.

Com relação a isso, já conversamos com a Infraero, com o pessoal do DAC, com o pessoal do Aeroporto e todos estão receptivos



rod.: F5 fl.:2 taq.: VIANNA
Orador(es):

rev.:

evento: 7838 Data: 28.9.2005 Santos
RF. 10.801

demaís e virão à Câmara para apresentar o que foi feito desde a comissão de estudos até agora. Muita coisa. A evolução da garagem; nós levamos a documentação até a Assembléia Legislativa para ajudar naquele imbróglcio jurídico em que estava envolvida a garagem. Os *fingers*, depois do atropelamento daquele engenheiro de Uberlândia; Depois da comissão de estudos o dinheiro foi liberado e nove *fingers* foram instalados e hoje o passageiro sai do aeroporto e vai para dentro do avião. São 26 *fingers* que têm de ser construídos lá, não só nove. Fizeram nove, o que já é um grande avanço. Quem chega hoje ao Aeroporto de Congonhas já vê aquele avanço de pelo menos nove *fingers* funcionando. A área de embarque foi ampliada em quase dois mil metros quadrados, a área de desembarque foi ampliada em mais de mil e quinhentos metros quadrados. Enfim, a reforma que está sendo feita, sem aumentar a área - porque não pode ser ampliada - pelo menos qualificou melhor o conforto. Mas há problemas ainda com ruídos etc.

A situação dos heliportos de São Paulo, nós gostaríamos de tê-la clara, porque mais um heliporto foi implantado aqui do lado, perto do Jaguaré, e as coisas vão sendo colocadas umas atrás das outras e nós não temos legislação. O Vereador Toninho Paiva, em 2003, discutiu conosco sobre a possibilidade de tentar regulamentar até conceitualmente, porque muita gente nem sabe o que é uma coisa e o que é outra. O Vereador Toninho Paiva, que assina conosco esse projeto, está presente; obrigado, Vereador Toninho Paiva.

A nossa legislação ainda está atrelada à legislação de 1975, porque ela vem de 1966, e a lei prevê a discussão dos helipontos, heliponto civil, heliponto privado, heliponto elevado, heliponto



rod.: F5 fl.:3 taq.: VIANNA
Orador(es):

rev.:

evento: 7838 Solandata: 28.9.2005a Sant
RF. 10.801

público, heliporto, a autorização prévia necessária do Executivo, a documentação pertinente prevista no Art. 4º, certificado de regularidade do imóvel, alvará de construção, registro de propriedade do imóvel, ART(?), as chamadas lajes de proteção - depois do incêndio do Joelma, em 1976, o Código de Obras passou a prever lajes sobre os prédios, sem nenhum estudo de cálculo estrutural, que depois foram pintadas e transformadas em helipontos. Está certo que os helicópteros, a cada dia que passa, estão mais leves, mas não tem ARTs(?) desses espaços, não tem segurança de se esses espaços podem realmente receber helicópteros. De repente podem, até Esquilos, que não são tão pesados, mas numa situação de emergência não sei se haverá o Esquilo para aquele espaço.

Enfim, nós colocamos a situação da localização, a inclusão desse aspecto já à luz do Plano Diretor novo aprovado nesta Câmara, não permitir a construção de helipontos em espaços que tenham depósitos de lixo perto e haja, com isso, a aproximação de aves. Onde há prédios com alturas, com gabaritos diferentes, em que não haja possibilidade de utilizá-lo numa situação de emergência, principalmente em caso de nevoeiro. Quem conhece as regiões fora daqui, como Santana, e já sobrevoou, sabe que alguns helipontos ali estão em regiões de vales, muitas vezes com neblina que vem de Cumbica, ele prevê.

Na verdade, a grande finalidade daquele momento era contemplar a legislação dos helipontos da Cidade na legalidade e a inclusão no que o Plano Diretor previa. Foi dito que em um ano o Município regularizaria essa situação e até hoje não aconteceu. Gostaríamos que



TAQUIGRAFIA

Folha nº 41 do pri

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Nº 01-519 de 2003

rod.: F5 fl.:4 taq.: VIANNA

rev.:

evento: 7838

Solange Raimundo dos Santos

Orador(es):

RF. 10.801

fosse por meio de legislação, não por decreto, porque o Legislativo...

Vejam, isso aqui é de 2003, agosto; dois anos depois estamos ainda na Comissão de Administração Pública.

Ontem, a matéria tráfego de helicópteros... (F6)

SOLANGE RAIMUNDO DOS SANTOS



rod.: F6 fl.:1 taq.: LUIZ_BARBOZA rev.:
Orador(es):

evento: 7838 Solange Reis dos Santos
RF. 10.801

Ontem, a matéria Tráfego de Helicópteros em O Estado de S. Paulo, de novo, fala que a regulamentação nova será colocada em prática em outubro. A nossa lei nunca alcança o decreto. Daqui a pouco vai ser regulamentado, mesmo por decreto, e a gente fica aqui - não é Vereador Toninho Paiva? - discutindo e tudo... Não é uma questão de desrespeito com o legislador. É que a nossa velocidade é lenta, e é um desrespeito para as pessoas que nos assessoraram.

Eu sou médico, o Vereador Toninho Paiva também não é especialista em heliponto. Então, como é que nós escrevemos um projeto desses? Nós trouxemos pessoas que são competentes, engenheiros, que auxiliaram; pessoas que, sem nenhum custo para o Legislativo, vieram aqui; pilotos aposentados, pessoas apaixonadas por projetos nessa área, ficaram sentados horas aqui, para que pudessem trazer sua contribuição para a Câmara, e nós escrevemos. E fica aqui um amontoado de papel, e não conseguimos levar a uma votação.

E nós não queremos votar como está aqui. Isso aqui é apenas para trazer o debate. Gostaríamos de ter a proposta que o Executivo pode contemplar, pode aplicar, e vem aqui o exemplo do que o Vereador Jooji Hato estava colocando na situação dos postos: nós precisamos saber fiscalizar. O Município não cobra nada por esses helipontos. Nós não recebemos um tostão dos milionários helicópteros que deixam os seus passageiros transitarem por São Paulo, sobre o trânsito; e não temos absolutamente nada de retorno, porque, na verdade, pouco mais de 10% estão regulares. Além desses, temos os helipontos que são clandestinos: nem o DSC (?) autorizou, nem a Prefeitura sabe que existe, mas estão por aí, e não são poucos.



rod.: F6 fl.:2 taq.: LUIZ BARBOZA rev.:
Orador(es):

evento: 7836 data: 28/09/2015 Santos
RF. 10.801

O projeto tem uma série de situações que envolvem Subprefeitura; deixa bem clara a importância da Secretaria de Planejamento, para que possa ela determinar onde pode e onde não pode incluir, e não foge do Código de Obras. O projeto de instalação, de construção de helipontos e heliporto civil deverá obedecer ao Código de Obras do Município de São Paulo - que também está tão defasado que não conseguimos chegar, no Código de Obras, na realidade nossa.

Enfim, não quero me estender nem detalhar muito o processo, porque do projeto vocês já têm cópia e tudo, mas precisamos ter, pelo menos, a oportunidade de chegar diante de um prédio aí onde os apartamentos são vendidos a mais de um milhão de reais e o cidadão dizer que tem o alvará do heliponto.

É isso que não tem hoje, essa é a nossa realidade: falta muito. Quem sabe o decreto possa vir ajudar, mas a nossa proposta de legislação clara vai continuar, para que a gente possa, de repente, até aperfeiçoar aquilo que está fora, senão não vamos conseguir nunca obedecer ao Plano Diretor da Cidade e vamos ficar aí.

A cidade de São Paulo é hoje a única que tem um sistema de aproximação de helicópteros por torre no mundo - a única -, e não temos uma legislação de helipontos. Somos avançados no controle de aproximação, somos o segundo do mundo em aviação, em acidentes - só perdemos para a Austrália -, e os nossos helipontos continuam aí como querem: cada um que quiser fazer seu heliponto faz, hoje, na cidade de São Paulo, porque a fiscalização inexistente.

Aqui a crítica é a falta de instrumentalização da fiscalização. Você vai hoje ao patrimônio, pede uma avaliação de uma



rod.: F6 fl.:3 taq.: LUIZ_BARBOZA rev.:
Orador(es):

evento: 7838 data: 28/09/08
Solicitante: Antonio Carlos Santu
RF. 10.801

área, e o cara diz: "Olha, tenho dois carros: um está no rodízio, o outro está na oficina". Em cada uma das Secretarias que você procura é sempre a mesma coisa: meio ambiente, se você denunciar que tem problemas de meio ambiente, não vai...

A Polícia Florestal, no Governo Federal, é a mesma coisa: áreas com milhares de hectares, onde o pessoal tem lá uma Kombi e dois soldados... Aí não adianta, você não consegue fiscalizar.

Isso aqui nós podemos fiscalizar, com certeza, porque é visível e tem incômodo. Isso aqui tem de obedecer ao impacto de vizinhança, tem de obedecer a regras claras que foram colocadas no Plano Diretor - o qual demoramos tanto para aprovar na outra vez, discutimos tanto -, e ele precisa ser cumprido.

É só, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado, nobre Vereador Paulo Frange.

Gostaria de agradecer a presença do nobre Vereador Toninho Paiva, e consulto-se V.Exa. gostaria de fazer uso da palavra.

O SR. TONINHO PAIVA - Bom dia a todos: prezado Vereador Chico Macena, Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente; Vereador Paulo Frange que, apesar de ser médico - um grande cardiologista -, fez um estudo profundo a respeito dessa matéria, do problema de helipontos na cidade de São Paulo, juntamente com seus amigos, e eu tive a oportunidade de acompanhar. Não trabalhei tanto como o Dr. Paulo Frange nesse projeto, mas o que nós entendemos, apesar de ser um projeto já de dois anos, a quantidade - e aqui já foi bem colocado por S.Exa. - de helicópteros que tem aqui, o trânsito que



rod.: F6 fl.:4 taq.: LUIZ_BARBOZA rev.:
Orador(es):

evento: 7838 data: 28/09/05
RF. 10.801

tem, que somos a segunda cidade do mundo, e não temos nada regulamentado: vivem totalmente na clandestinidade os helipontos da cidade de São Paulo, e cada vez mais crescendo.

Agora parece que o Sr. Prefeito vai tomar algumas providências, e até entendamos que tardiamente, porque quando acontecer um acidente mais grave na cidade de São Paulo e que realmente atingir uma personalidade marcante é que a imprensa e todos vão realmente se voltar para o problema. Se for um coitado, ninguém sabe de nada, passa despercebido... Mas a realidade tem de ser vista, e aqui, no Legislativo, estamos tentando tomar essa atitude para que realmente possamos prevenir; e tudo que é prevenção sai muito mais barato, sem dúvida nenhuma, do que depois de acontecido um problema mais grave.

Então, vim a esta reunião cumprimentar esta comissão - eu que, por dois anos, tive a oportunidade e o prazer, juntamente com a Assessoria, de presidir esta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente - hoje tão bem presidida pelo Vereador Chico Macena; mas vim aqui cumprimentar meu amigo, o Dr. Paulo Frange, que realmente os projetos de S.Exa. nesta Casa são em benefício da população.

Temos certeza da importância desse projeto para a Cidade, tanto que chamou a atenção do Executivo para que realmente se possa fazer alguma coisa. Mas não podemos esperar muito, precisamos fazer alguma coisa realmente, já, com urgência... (F7)



rod.:F07 fl.:1 taq.:CAMILO
Orador(es):

rev.:

evento:7836 Solange R. 28-09-2015 dos Santos

RF. 10.801

já nesse projeto para a cidade, tanto que se chamou a atenção do Executivo, para que se possa se fazer alguma coisa. Não podemos esperar muito. Precisamos fazer alguma coisa já, com urgência.

Sr. Presidente, Srs. Vereadores, vemos a demora da tramitação dos projetos nesta Casa. É lamentável que as coisas demorem tanto, e não se vê a urgência de um problema tão grave da cidade.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Muito obrigado, nobre Vereador Toninho Paiva. Se alguém for usar a palavra, identifique-se, por favor, ao microfone.

O SR. CARLOS ARTONI - Bom dia a todos. Sou presidente da Associação Brasileira dos Pilotos de Helicópteros. Gostaríamos de ter sido comunicados ou consultados. Penso que não existe um órgão com mais condições de passar informações técnicas e operacionais do que a Associação. Percebi aqui algumas falhas em relação a helipontos e meteorologia, por exemplo. Isso é um equívoco, porque, na aviação, o voo do helicóptero é regulamentado internacionalmente. O fato de o heliponto, em algum momento, entrar dentro da neblina, em nada, modifica a segurança do voo, porque o piloto deixa de utilizar aquela área, se isso estiver ocorrendo naquele momento.

Sei que aqui há médicos. Operei a aviação aeromédica pela Unimed, fazendo resgate aéreo. Fomos os pioneiros no Brasil. Fiz cursos, nos Estados Unidos, em Denver, no Colorado, sobre resgate aeromédico. Na época, o que nos surpreendeu foi que, nos Estados Unidos, todos hospitais possuem heliponto.



rod.:F07 fl.:2 taq.:CAMILO
Orador(es):

rev.:

evento:7838

Solange R. Santos
data:28-09-05
RF. 10.801

No Brasil, havia uma carência muito grande de helipontos, e continuamos tendo ainda, em hospitais, especificamente. Na ocasião da explosão do shopping center, em Osasco, participei do resgate das vítimas daquele incidente. Nós nos oferecemos à Polícia Militar, e, naquela época, ela ainda tinha um quadro pequeno de helicópteros. Tínhamos alguns helicópteros equipados com equipe aeromédica, com médicos, enfermeiros e macas. Enfim, era uma UTI. Nós nos deslocamos para lá, para fazer o resgate das vítimas, e pousamos no estacionamento do Estádio Municipal de Osasco, e retiramos as vítimas. Depois que tínhamos as vítimas, a bordo, não tínhamos lugar para levá-las. Havia o Hospital das Clínicas, a Beneficência Portuguesa, e o Einstein, que possuíam heliponto. Eram necessários outros hospitais, porque havia grande número de vítimas, mas outros não possuíam helipontos. Isso inviabilizava levarmos pacientes a tais hospitais.

Então, isso, na época, foi até uma reivindicação nossa, junto ao Comando da Aeronáutica, para ver se conseguíamos fosse aumentado o número de helipontos em hospitais. Aliás, hospitais só trazem benefícios. Ninguém vai lá para passear. Quando há uma vítima que recebe o recurso do helicóptero é porque está em estado muito grave. Qualquer minuto, qualquer tempo perdido pode ser decisivo na operação.

Houve fatos como o Andraws e Joelma, onde houve a presença do helicóptero. Agora, recentemente, nos Estados Unidos, em todas as catástrofes que envolvem a população, a presteza do helicóptero é importantíssima para o resgate de vítimas.

Quanto ao projeto, no que se refere à homologação de helipontos, o fato de haver um outro prédio ao lado, um pouco maior,



rod.:F07 fl.:3 taq.:CAMILO
Orador(es):

rev.:

evento:7838

Solange K. de O. S. Sante
data:28-09-05
RF. 10.801

não impede que esse heliponto seja viável, porque existe um procedimento.

É essa a contribuição que gostaríamos de dar como associação, para elaboração do projeto. Isso ajuda. Existem rampas internacionais. Tudo que falo é regulamentação internacional. Não foi nada criado aqui. A única coisa que criamos, no Brasil, foi o controle de helicópteros, que é inédito no mundo. Foi feito para aumentar a segurança de voo, o conflito de tráfego aéreo, tudo isso.

Em São Paulo, há uma particularidade que não existe em outras regiões do mundo. Temos dois aeroportos dentro da cidade, Guarulhos e Congonhas, onde essas aeronaves de aviação comercial operam. O espaço aéreo é dividido em várias plataformas. A aviação comercial opera até uma determinada plataforma. Aqui, em São Paulo, chega a 4.300 pés. Os pilotos só abandonam essa altitude para a rampa do aeroporto.

Então o helicóptero não pode subir acima de 4.300 pés, porque senão interfere na aviação comercial. Essa é uma característica de São Paulo, da nossa cidade, em função desses aeroportos. O helicóptero acabou operando então numa faixa dentro de um sanduíche, onde embaixo há a cidade. Então, há uma outra lei internacional, que determina que o helicóptero não pode voar abaixo de 500 pés, 150 metros. O helicóptero tem de ficar acima de 500 pés, e abaixo de 4.300, por causa da aviação comercial. Então, opera dentro de um sanduíche.

Toda operação do helicóptero, inclusive operação e decolagem, é balizada em normas internacionais. A operação de pouso e decolagem serve aqui e em qualquer lugar do mundo.



rod.:F07 fl.:4 taq.:CAMILO
Orador(es):

rev.:

evento:7838

Solange P. Santos
data:28-09-05
RF. 10.801

Então para exemplificar, há um prédio aqui, nessa altura, e aqui não havia nada. Amanhã, vão construir um prédio aqui, mais elevado ainda. A rampa do prédio é calculada em vários fatores, como vento predominante e obstáculos. Quando um helicóptero se aproxima, por qualquer razão, tem de haver uma rampa de arremetida. Se houver um paredão aqui, na frente, ou obstáculos que impeçam a minha arremetida, não é viável, não é possível ser homologado, e nenhum piloto gostaria de pousar nele, porque, numa situação difícil, a coisa fica muito complicada, porque não há uma segunda chance. Então tem de haver a rampa de arremetida.

Arremetida (Marcelo)



rod.: F08 fl.: 1 taq.: MARCELO
Orador(es):

rev.:

evento: 7838

data: 28.09.05

Solange Raimone dos Santos

RF. 10.001

Arremetida é quando você vem para o pouso, não consegue pousar e sai de novo. Tecnicamente é um pouco mais complicado explicar tudo isso, porém, você tem essa condição. Se esse edifício, essa edificação que foi construída, não interfere nessa rampa de arremetida, não tem porquê não ser utilizado esse heliponto, por razões técnicas não tem motivo. Agora, se ele passar a interferir a rampa de arremetida aí ele tem que ser interditado porque ele passa a não ser seguro para operação de helicóptero.

Então, não me alongando mais, eu só gostaria de nos colocar à disposição para qualquer ajuda, qualquer esclarecimento técnico que acho que venha a colaborar, porque o objetivo nosso é continuar operando, continuar trabalhando com helicóptero, fazendo o helicóptero ser uma ferramenta de trabalho. É o que eu tenho dito, quando estava conversando com o pessoal ali fora, em São Paulo temos vários problemas, dois deles são o trânsito e a violência, que é o que leva muito empresário a utilizar empresário hoje, conseguir agilidade dentro da cidade para fazer possíveis seus negócios, sem ter que sair da cidade, abandonar a cidade e ir para uma outra região. Então a curto prazo e a médio prazo eu não vejo uma solução para trânsito e violência hoje que não justifique mais a utilização de helicóptero.

Só queria encerrar dizendo que estamos à disposição, depois eu passo os dados da gente. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Tem a palavra o nobre Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE - Eu gostaria de agradecer. Eu gostaria de realmente ter um cartão para poder aprimorar. Com relação ao prédio do



rod.: F08 fl.: 2 taq.: MARCELO
Orador(es):

rev.:

evento: 7838 Solange P. dos Santos

28.09.05
RF. 10.801

lado, o que eu falei foi exatamente essa situação, que não me expressei tão bem. Minha experiência com helicóptero talvez seja quase a mesma sua, só que eu ficava no banco de trás. Nós começamos a voar em São Paulo na década de 80, bem no comecinho da década de 80, com o Unicolor. Eu trabalhei no serviço aeromédico do Unicolor, foi quando surgiu a estreptoquinase, aquele produto que você injeta na veia enquanto o paciente tem um infarto e tem que chegar bem rápido no hospital. Naquela ocasião é exatamente o que você colocou, não tinha os helipontos, então não adiantava ter o helicóptero. Nós tínhamos que ir a Santo André pegar o helicóptero da Unicolor. Olha que loucura. O que nós fizemos então? Como não tinha essa situação nós criamos uma outra situação camicase, nós inventamos a moto, ia um motoqueira muito bom na frente e um médico doido atrás, com uma caixinha de isopor, com o remédio dentro e nós chegávamos na casa do paciente, enquanto estávamos injetando e já fazendo primeiro atendimento, levávamos um pequeno estimulador, a ambulância vinha atrás e dava tempo de trazer o paciente. Inúmeras vezes imagine eu, com esse pequeno abdômen, no banco de trás dessas motocas, na década de 80 fazendo isso, porque alguns lugares nós podíamos chegar de helicóptero, outros não e ainda tínhamos que buscar uma base que ficava em Santo André, tinha que buscar o helicóptero lá. Passei por tudo aquilo. Aí começamos a trabalhar com a administração hospitalar e um dos mais belos projetos de hospital com heliponto bem posicionado está em Fortaleza, no Hospital da Unimed, aquele projeto é nosso, é um desenho da Sociedade Beneficente São Camilo e fica o hospital e um tremendo heliponto bem na frente para todo mundo ver que se precisar tem que busque e o



rod.:F08 fl.:3 taq.: MARCELO
Orador(es):

rev.:

evento: 7838

data: 28/09/05
RF. 10.801

helicóptero fica em cima, como garagem e, também, propaganda do serviço aeromédico da Unimed, realmente um dos mais competentes. Então essa nossa experiência de angústia é que nos levou a essa paixão pelo helicóptero, mas sempre no banquinho de trás.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado, Vereador Paulo Frange. Passo a palavra agora à Sra. Lucila Lacreto, do Movimento Defesa São Paulo.

A SRA. LUCILA LACRETO - Bom dia, Vereadora, bom dia cidadãos. Eu vou me apresentar. Sou Diretora Técnica do Movimento Defesa São Paulo. Eu gostaria de, em primeiro lugar, parabenizar os Vereadores pela oportunidade que estão nos dando, nós comunidade. A comunidade, o Executivo, que existem técnicos aqui da Secretaria Municipal do Planejamento, os responsáveis pelo ar, pelo trânsito dos helicópteros na cidade de São Paulo, através do Comandante Artoni, da Associação Brasileira de Pilotos de Helicópteros e este Legislativo.

Em junho deste ano fomos procurar o serviço regional de proteção ao voo, através do Coronel Ribeiro, porque a comunidade já não aguentava mais, principalmente a comunidade da região oeste da cidade de São Paulo, mais exatamente Lapa, Alto da Lapa, Pacaembu, região da Paulista, Perdizes, exatamente, que está naquela rota da Helicidade até a Avenida Paulista. Os moradores enlouquecidos, tem alguns bairros da cidade de São Paulo onde foram contados 70 vãos de helicópteros por dia, diariamente, então procuramos o SRPV para fazê-los entender que o trânsito aéreo tinha que se compatibilizar com o que acontecia na cidade de São Paulo e me parece que foi aquela a primeira vez que o pessoal da aeronáutica tomou conhecimento que



rod.:F08 fl.:4 taq.: MARCELO

rev.:

evento: 7838 data: 28.09.05

Orador(es):

RF. 10.801

existe um zoneamento na cidade de São Paulo, que existe uma estratificação de usos em determinadas aéreas da cidade e que isso tinha que se compatibilizado, o trânsito aéreo com o que ocorre na cidade de São Paulo. Naquela ocasião levamos as plantas de zoneamento que agora vigem para eles tomarem conhecimento.

O Coronel Ribeiro nos encaminhou para a Associação Brasileira de Pilotos de Helicópteros, que, graças a Deus, também foram super sensíveis, pessoas fantásticas, gente do mais alto gabarito que entendeu que realmente essa compatibilização deve ser feita.

Os nossos principais problemas são os seguintes, primeiro altura, os tais dos 500 pés, que o Comandante apontou, para nós isso é muito baixo, interfere demais na vida do cidadão. Outra questão é o tal do corredor externo, que tem uma rota pela cidade de São Paulo onde os helicópteros devem passar, outra questão é o horário, porque sabe-se que existem abusos em relação a essa questão de horário, tem até o Nilton Berger, cidadão paulistano, que mora perto do edifício São Paulo, que fica na Faria Lima com Gabriel Monteiro...



TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 54 de proc
nº 01-519 de 03

rod.:F09 fl.:1 taq.:REGINA

rev.:

evento:7838

data:28-09-05

Orador(es):

Solange Raimone dos Santos
RF: 10.801

...porque se sabe que existem abusos em relação a essa questão de horário. Tem até o Milton Berger aqui, cidadão paulistano, que mora perto do Edifício São Paulo, que fica na esquina da Faria Lima com Gabriel Monteiro da Silva, e que esse heliponto é utilizado de madrugada, para levar os seus proprietários para suas danceterias de Vila Olímpia. Então, chegamos a esse tipo de absurdo. A questão do vôo parado, e isso acontece demais no Pacaembu e na região de Paulista, os helicópteros ficam parados por 10, 15 minutos. Muitas vezes helicópteros de reportagens ficam filmando acidente ou alguma coisa que ocorreu lá embaixo. E a comunidade fica desesperada com aquele barulho tremendo. E fomos mostrar também o zoneamento existente.

E a partir disso a ABRAP está tomando várias providências. E hoje, felizmente, eu avisei da audiência pública tanto para a ABRAP quanto para o pessoal da Aeronáutica, e do Aeroporto de Congonhas, avisei também à Secretaria do Planejamento. Já tinha conversado com o Secretário Luna, e ele acha que isso tem de ser resolvido. Então, esse é um momento importante, em que vários setores de decisão do nosso Município estão presentes, e nós temos de fazer, como fala o Plano Diretor em seu art. 16, inciso VI, o seguinte: cabe à Secretaria do Planejamento induzir à elaboração de plano aeroportuário metropolitano. Isso tem de ser feito com a maior urgência porque, como o senhor bem falou, chegamos num ponto absurdo em que, como disse uma representante do bairro do Pacaembu - que talvez fale depois - os helipontos estão se proliferando a tal ponto que está virando ponto de táxi! Temos de corrigir essa distorção rapidamente.



rod.:F09 fl.:2 taq.:REGINA
Orador(es):

rev.:

evento:7838 data:28-09-05
Solange Raimundo dos Santos
RF: 10.001

Não vou me alongar, acho que os projetos de lei hoje - e são dois que tratam da questão do heliponto - têm vários méritos, mas devem ser complementados. Por exemplo, a questão da localização de helipontos é fundamental na cidade. Nós, que moramos perto da região da Faria Lima, no quadrilátero Faria Lima e Paulista, não podemos concordar que todos os edifícios da Faria Lima possuam heliponto. Acho que isso tem de ser melhor regrado, o horário tem de ser melhor regrado. Inclusive as competências, eu vejo uma certa confusão, por exemplo, SeHab não fiscaliza, quem fiscaliza deveria ser a subprefeitura. O CONTRU, que está na SeHab, fiscaliza uma parte, mas com a descentralização das subprefeituras, várias competências já estão descentralizadas. Então, a questão das competências deveria ser revista. Inclusive, parece-me que funcionário da Prefeitura não tem competência de cassar alvará dado por órgão da Aeronáutica. Essa me parece uma distorção, acho que não há competência para isso. Mas tenho certeza de que se conseguirmos trabalhar em conjunto, essa questão vai ser resolvida e o melhor projeto de lei vai ser aprovado. Existem sérias restrições, mas eu não vou me alongar aqui. Depois eu posso mandar por escrito, em nome da comunidade. Mas, sem dúvida nenhuma, a questão da localização tem de ser definida pela Secretaria de Planejamento. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado, Lucila. Gostaria de registrar, Lucila, que além do plano aeroportuário metropolitano, o Plano Diretor também prevê uma autoridade aeroportuária municipal. A segunda questão que registrar que no Congresso Nacional, aliás, está no Senado da República, está o debate sobre toda legislação



rod.:F09 fl.:3 taq.:REGINA

rev.:

evento:7838

Solange Solange data:28-09-05 os Santo

Orador(es):

RF. 10.801

aeroportuária do país, com audiência pública prevista, tem projeto de lei e até a proposta de uma medida provisória que está no Senado, se não me engano, para 14 de outubro. Já solicitei, inclusive, à liderança do Governo, do Congresso Nacional que nos encaminhasse cópia para cá, para a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, do projeto de lei para que possamos analisá-lo e verificar a compatibilidade da lei federal com o que está sendo proposto no Município.

E a terceira coisa que quero registrar é que esta é a primeira audiência pública desse projeto de lei, o qual requer duas no mínimo. Portanto, todas as colaborações que os senhores tiverem no sentido de aperfeiçoar, de contribuir com o debate, solicito que encaminhem por escrito à Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente. Nós as encaminharemos aos Srs. Vereadores, e em conjunto, no debate com os Vereadores que propuseram esse projeto de lei, teremos a oportunidade de elaborar substitutivo, se for o caso, a partir do debate que está sendo aqui promovido e desenvolvido.

Passo agora a palavra ao Sr. Alberto Febeliano, Vice-Presidente da Associação Brasileira de Aviação Geral.

O SR. ALBERTO FEBELIANO - Boa tarde, Srs. Vereadores, boa tarde senhoras e senhores. A Associação Brasileira de Aviação Geral representa os interesses das empresas que operam os aviões, os helicópteros, como forma de apoio aos seus negócios. O Brasil é um país muito grande, o Brasil tem mais de 5.560 municípios, mas a aviação comercial chega somente em 110 cidades. Então, aviões são ferramentas indispensáveis para as empresas que têm abrangência



rod.:F09 fl.:4 taq.:REGINA

rev.:

evento:7838 data:28-09-05

Orador(es):

RF. 10.804

Santos

nacional. E os helicópteros, por sua vez, passaram a ser usados cada vez com maior frequência, especialmente em São Paulo em função das condições principalmente do trânsito urbano, pois realmente se perde muito tempo no trânsito, é muito imprevisível a condição do trânsito aqui em São Paulo. Isso acaba sendo uma ferramenta que economiza muito tempo dos empresários. E é extremamente positivo poder contar com essa ferramenta.

Agora, eu queria começar as minhas palavras colocando a ABAG totalmente à disposição da Câmara de Vereadores... (F10)



rod.:F10 fl.:1 taq.:MARCELO
Orador(es):

rev.:

evento: 7838Solanje data: 28.09.05 dos Sant

RF. 10.801

Agora eu queria colocar minhas palavras colocando a Abag totalmente à disposição da Câmara de Vereadores para discutir esses projetos de lei em todos os seus sentido. A Abag quer veementemente repelir essa idéia de que os helipontos são clandestinos, o Brasil publica toda relação de helipontos da cidade de São Paulo, é uma publicação que circula no mundo inteiro, é encaminhada para a Organização de Aviação Civil Internacional, então você não pode dizer que é clandestino um negócio que o mundo inteiro sabe onde fica, qual capacidade, quais coordenadas geográficas, definitivamente não se aplica essa palavra, por favor. Também, lembrando aos senhores que embora a Prefeitura não receba contribuições pelo registro dos helipontos, mas o Governo Federal recebe, a aviação é uma matéria eminentemente federal em termos de toda legislação e regulação e para poder registrar um desses helipontos um proprietário do edifício tem que pagar um emolumento, antigamente para o DAC, Departamento de Aviação Civil, provavelmente hoje para ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil. Então, na realidade, colocar outra taxa seria injusto porque teria que pagar duas vezes para obter a autorização do Estado.

Agora, o que a Abag queria chamar a atenção dos senhores e deixar bem claro aqui é que a Sra. Lucila tem toda razão quando diz que a questão dos helipontos e dos helicópteros na cidade de São Paulo é uma questão da compatibilidade da operação, da sua operação com a lei de zoneamento. No meu ponto de vista não me parece razoável que seja autorizado um heliponto que fica num prédio que faz divisa com uma zona estritamente residencial, como, por exemplo, acontece na Faria Lima. Os helipontos que ficam naquela fronteira realmente não



rod.:F10 fl.:2 taq.:MARCELO
Orador(es):

rev.:

evento: 7838 Solange de 28/09/2015 Santo
RF. 10.801

deveriam nem ter sido aprovados. Então acho que esse é o principal papel da municipalidade, quer dizer, disciplinar o uso do solo, onde pode onde não pode ter um heliponto.

Outra coisa que a Abag também defende, que acho que é muito importante e não tem hoje, é um controle de quais são as aeronaves que operam nos helipontos. Esse controle não precisa ser controlado para a municipalidade, pode ser encaminhado para a autoridade de aviação civil, porque ela vai poder, inclusive, fazer estatísticas do tráfego aéreo, mas o principal motivo desse controle vem justamente, como mais uma vez a Sra. Lucila mencionou, horários de funcionamento. Veja bem, não tem nenhum problema que alguém opere num heliponto às três da manhã, desde que isso seja uma vez em cinco anos, todo mundo tem emergência, dificuldade, problema médico, o problema não é operar de madrugada, é operar continuamente de madrugada, não necessariamente não só aeronave, mais aeronaves diferentes, um heliponto que fique próximo de zonas residenciais não pode ter três movimentos de madrugada todo dia, ou nem um movimento de semana, na realidade isso precisa ser controlada para que se possa saber se esse uso está sendo bem feito, se os horários de utilização, número de utilização está sendo adequado à localização do heliponto.

Então parece à Abag que são muito importantes essas duas questões, a questão do zoneamento e a questão do controle de operação.

Mais uma coisa que a Abag também gostaria de chamar a atenção é justamente com relação aos helicópteros de reportagem. Os helicópteros de reportagem realmente são muito complicados, todos nós já vivemos essa experiência, existe até uma questão de competitividade



rod.:F10 fl.:3 taq.:MARCELO

rev.:

evento: 783801-28-09-04-03

Orador(es):

RF: 10.801

entre as redes de televisão, quer dizer, quem chega primeiro e pega o melhor ângulo para filmagem do acontecimento, eles não querem sair daquele ponto, então eles ficam prolongando a sua permanência desnecessariamente. Isso realmente é um problema, mas me parece que é mais adequado fazer uma regulação dessa atividade através do comando da aeronáutica.

Veja bem, qualquer aeronave no Brasil, seja avião ou de helicóptero, para que ela possa operar no país, seus operadores, seus proprietários têm que seguir uma dezena de regulamentos federais, alguns deles são regulamentos que têm 250, 300 páginas, é tudo esmiuçado, como é feita a manutenção, como é feito treinamento do piloto, como é feito o controle técnico, a fiscalização disso tudo. Então, na realidade, essa parte de aviação civil é muito bem regulada pelo Governo Federal, acho que até seria positivo que a Câmara de Vereadores eventualmente enviasse alguma proposta, se tiver alguma coisa técnica que seja importante para a comunidade, para a autoridade de aviação civil, que certamente eles podem incluir nesses regulamentos, de maneira até expedita, como, por exemplo, questões de permanência de helicópteros no mesmo ponto por períodos prolongados. É uma coisa que pode ser resolvida com uma portaria que mude um RBHA, Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica, que é o que regula a operação das aeronaves civis.

Então, Srs. Vereadores, senhoras e senhores, essa é a contribuição que a Abag quer dar, estamos à disposição em qualquer horário, em qualquer dia, para a gente aperfeiçoar esses projetos de lei, sempre levando em conta que o convívio entre os helicópteros e a



rod.:F10 fl.:4 taq.:MARCELO
Orador(es):

rev.:

evento: 783801-28-09-06
RF. 10.801

população tem que ser harmônico, temos que achar maneiras em que os helicópteros possam continuar operando incomodando minimamente a população, não vou dizer que não incomode, certamente algum incômodo sempre traz, como o próprio trânsito urbano, os próprios veículos que transitam pela cidade algum incômodo certamente causam, mas o importante é minimizar isso, colocar dentro de níveis aceitáveis para a população.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado, Alberto. Eu gostaria só de registrar, Sr. Alberto, que esta Câmara Municipal está fazendo todo esse debate e os nobres Vereadores apresentaram esta propositura com base na legislação municipal, no Plano Diretor da cidade de São Paulo e, também, na legislação federal, onde o Estatuto da Cidade nos permite discutir o espaço aéreo no município de São Paulo, o Plano Diretor estabeleceu parâmetros de incomodidade que devem ser respeitado por todos, inclusive para aqueles que se utilizam do helicóptero e a gente tem o dever de zelar pela qualidade de vida do nosso município, porque muitas vezes, inclusive esses órgãos federais não consultam o município...



rod.:F11 fl.:1 taq.:DENISE
Orador(es):

rev.:

evento:7838

Solange Patrício dos Santos
Data: 28/09/2015
RF. 10.801

E temos o dever de zelar pela qualidade de vida do nosso município, porque muitas vezes esses órgãos federais não consultam o município de São Paulo, não observam a lei de zoneamento que do município. Portanto, esse é um debate que achamos ser um dever, não só direito, mas um dever do município de São Paulo discutir e regulamentar para diminuirmos os impactos negativos que temos na cidade hoje.

O SR. TONINHO PAIVA - Pela oportunidade, quando o vice-presidente da Associação Brasileira de Aviação, Sr. Adalberto, fala que não existe heliponto na clandestinidade, queremos dizer que essa idéia partiu depois que uma comissão parlamentar de inquérito desta Casa, em 2002, a operação urbana Faria Lima, onde encontramos diversos edifícios que até então as administrações regionais da Vila Mariana, Pinheiros e Butantã desconheciam os helipontos. Hoje, são subprefeituras e também não conhecem. Fazem o edifício, mas o Executivo tem de tomar conhecimento e desconhecem.

Se o senhor pedir para algum órgão da prefeitura, talvez até no Estado, na cidade quantos helipontos há, a prefeitura não conhece. Então, há diversos na cidade, em vários prédios que o Executivo desconhece. Não foi pedido nem autorização para que fosse feito. Tivemos na CPI vários casos e daí surgiu a idéia. Se foi uma falha na elaboração do projeto de não chamar os senhores, a audiência pública é justamente para passar nessas falhas. Pretendemos melhorar, enriquecer o projeto. Por isso a presença de todos é importante.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado, Toninho Paiva. Tem a palavra o Vereador Paulo Frange.



rod.:F11 fl.:2 taq.:DENISE
Orador(es):

rev.:

evento:7838 Solange de Santo
data:28-09-2003
RF. 10.801

O SR. PAULO FRANGE - Adalberto, nós até tomamos o cuidado de chamar de helipontos irregulares aqueles que o DAC autoriza e o município não emitiu alvará ainda, esses são os irregulares. De 200 na época, apenas 20 tinham alvarás do município, o restante eram apenas com autorização do DAC. E quando você chega no DAC e diz que tem um helicóptero, apresenta a proposta, ele não vai discutir o assunto, não vai entrar no mérito. Se não tem problema de rota de aproximação de aeroporto ou outras situações que envolvam o espaço aéreo, não vai deixar de emitir.

O que discordamos é que tem sim clandestinos, todos os dias na televisão, vemos uma pista clandestina de avião sendo denunciada no país, de madeireiro, de seqüestrador, de narcotráfico. Não acredito que em São Paulo, as AR-15 que estão soltas por aqui, como estão no Rio de Janeiro, cheguem apenas por transporte rodoviário. Eu nunca vi uma fiscalização de helicóptero na Cidade. Alguém já viu alguma notícia de que um helicóptero foi fiscalizado? Nunca. Há um certo respeito porque ostenta luxo e quem está lá dentro é gente grande. Nunca vi alguém ser fiscalizado. Se começar a fiscalizar, vamos encontrar o que não queremos ver. Vou assegurar isso, porque temos informações do momento da CPI, em que pessoas vieram dizer que tem heliponto operando e quando surgiu a CPI foi uma corrida no DAC para buscar as autorizações. Portanto, eles eram clandestinos. Nem o DAC sabia, e da Faria Lima. Não vou citar os nomes dos prédios, porque já tenho uma liminar contra o Dr. Paulo Frange e contra o Sr. José Serra, porque pedimos a cassação de um habite-se de um prédio que está lá e até hoje não pagou a contrapartida para a prefeitura, que é transferir



TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 64 do processo nº 01-519/2003

rod.:F11 fl.:3 taq.:DENISE
Orador(es):

rev.:

evento:7838 data:28-09
Solange Raimone dos Santos
RF 10.801

a escritura do prédio, que vocês conhecem, está na esquina do JK com a Faria Lima, o prédio da Birma. Até hoje não pagaram a contrapartida do município e o habite-se está no monumento. Quando ficaram sabendo que eu estava fotografando de cima do prédio os helipontos, foi uma corrida atrás do DAC para buscar as autorizações, mas os desenhos estavam lá, os projetos estavam lá, e tinham alguns já operando.

Então, tivemos de chamar o pessoal de clandestinos. Não é nada contra o Adalberto, é só com relação à ousadia do pessoal. Todos os dias temos notícias da clandestinidade das pistas de pouso que tem aos montes no país, inclusive aqui do lado, é só sair e ir para Garulhos, vamos encontrar situações críticas.

Essa é a nossa preocupação. Acho que boa parte do que também pode vir, pode ser pelos céus, não está vindo só pela terra. Agora, quanto à sua instituição, tenho absoluta certeza da seriedade e da integridade.

Quero deixar bem claro que ficamos muito impressionados com a dedicação, aplicação e disciplina do pessoal ligado à aeronáutica. No dia 11 de setembro, quando houve o acidente nos Estados Unidos, estávamos aqui com o Vereador Farhat, que está presente, na comissão de estudos do aeroporto. Começou aquela conversa e achamos que era brincadeira e o pessoal dizia que tinham batido com o avião na torre, achamos que era gozação porque éramos vereadores e estávamos falando de espaço aéreo. Estávamos todos reunidos, tinha o pessoal do SRPV, da Varig, todos, a única empresa que não quis participar e não aceitou vir na comissão foi a TAM, todas as outras vieram, até as pequenas, até a Pantanal. E não veio a TAM, interessante isso. Aquele momento



rod.:F11 fl.:4 taq.:DENISE
Orador(es):

rev.:

evento:7838

Solange Raimundo dos Santos
data:28-09
RF. 10.801

era 11 de Setembro, o Vereador Farhat estava conosco presidindo os
nossos trabalhos, foi quando surgiram todos esses assuntos que estamos
levantando hoje.

Então, acho que temos tomar cuidado com a palavra clandestino,
mas quero assegurar que sabíamos da clandestinidade.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Só um minuto... F12

RECEBIDO EM 28/09/2013



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 71

TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 66 do processo nº 01-519/03

rod.:F12 fl.:1 taq.MARCIA:
Orador(es):

rev.:

evento:7838 data:28-09-05
RF. 10.001

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Só um minuto, Dr. Adalberto.

Eu gostaria de registrar a presença do nobre Vereador Farhat, membro da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente. Com a palavra, Sr. Adalberto Febiliano.

O SR. ADALBERTO FEBILIANO - Vereador Paulo Frange, me desculpe, mas acho que eu realmente me expressei mal. É verdade, existem pistas clandestinas, mas me parece estranho chamar de clandestino algo que está devidamente registrado. Se não tiver o registro até pode-se questionar se é clandestino ou não. Eu queria só lembrar, nós temos uma cultura ibérica, um pouco controlística e burocrática demais. O Brasil tem a segunda frota de helicópteros urbanos do mundo; ou São Paulo tem a segunda maior frota, mas São Paulo é, disparada, a cidade com o maior número de helipontos. E sabe por quê? Nos outros países, o registro de helipontos não é obrigatório como é no Brasil. Nos outros países, só se registra um heliponto, normalmente quando você vai fazer uma operação comercial. Aí você registra e você homologa. Se é um heliponto privado, normalmente não é registrado, não existe a exigência de registro. Então, na realidade nós já somos bem mais burocráticos do que os outros países.

Eu queria reforçar: acho importantíssimo, fundamental a questão de compatibilidade com o zoneamento urbano. Realmente, não tem cabimento nenhum autorizar... É necessária uma lei nesse sentido que efetivamente obrigue o DAC a consultar a Municipalidade antes de conceder o registro para se certificar de que está numa área onde o Zoneamento não permitiria a instalação de heliponto.



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 72

TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 67
nº 01-519/03

rod.:F12 fl.:2 taq.MARCIA:

rev.:

evento:7838 Solu data:28-09-05/05 Sant

Orador(es):

RF. 10.801

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado, Sr. Adalberto. Eu gostaria de consultar o plenário se mais alguém gostaria de fazer uso da palavra. Nobre Vereador Farhat.

O SR. FARHAT - Obrigado, Sr. Presidente, demais membros da Mesa e pessoas presentes. Quero me desculpar por ter chegado atrasado; tive outro compromisso. Não peguei a explanação que foi feita anteriormente, mas apenas para registrar que há dois ou três anos, nós instalamos na Câmara Municipal de São Paulo uma comissão de estudos para analisar os problemas do Aeroporto de Congonhas. Essa comissão de estudos produziu um relatório, através do Vereador Paulo Frange, que se aprofundou em todos os temas relativos à segurança do Aeroporto de Congonhas. E naquela oportunidade ficamos de examinar futuramente o problema dos helicópteros, dos helipontos. O Vereador Paulo Frange mesmo, no seu relatório, deixou claro que futuramente nós iríamos aqui, na Câmara Municipal de São Paulo, examinar o problema dos helicópteros, dos helipontos. E posteriormente a este relatório feito pela comissão de estudos, nós fizemos outras reuniões com as pessoas ligadas à estrutura do Aeroporto de Congonhas e tivemos oportunidade em várias vezes - o Vereador Paulo Frange, um estudioso da matéria, um vereador que sempre se aprofunda; nós sempre nos reportamos a ele porque as matérias tratadas por ele são tratadas com profundidade - convidar as pessoas envolvidas na estrutura do Aeroporto de Congonhas para que viessem à Câmara Municipal, depois do término da comissão de estudos, depois de efetivado o relatório para vermos se realmente as propostas colocadas no relatório e aceitas pela Infraero e pelos demais órgãos estavam sendo cumpridas. Muitas estavam sendo cumpridas;

rod.:F12 fl.:3 taq.MARCIA:
Orador(es):

rev.:

evento:7838 Sabange Paulo data:28-09-05 Santos
RF. 10.801

outras ainda não tinham sido cumpridas, mas havia um prazo para que elas fossem implementadas.

Então, recentemente o Vereador Paulo Frange me comunicou; evidentemente, aceitei o seu convite para que nós, ainda neste ano, convoquemos novamente as pessoas ligadas ao Aeroporto de Congonhas, à Infraero, ao CNPQ e outros órgãos para que fizéssemos uma revisão das medidas propostas no relatório e as medidas que estão sendo implementadas no Aeroporto de Congonhas. E nesta reunião que ficou agendada, nós também debateríamos o problema dos helicópteros em nossa cidade, porque todos sabem que os helicópteros também, muitos deles se baseiam no Aeroporto de Congonhas e há, evidentemente, um conjunto de operações que podem levar até a uma insegurança na operação daquele aeroporto, em que nós sabemos, a cada minuto pousa ou decola uma aeronave.

Vereador Paulo Frange, Vereador Chico Macena, eu queria dizer também, dar essa informação de que o Vereador Paulo Frange e eu faremos uma reunião por proposta do Vereador Paulo Frange, ainda este ano, convocando todas as entidades ligadas ao Aeroporto de Congonhas e outros, como o Campo de Marte, etc, para que nós façamos uma revisão das propostas encaminhadas através do relatório, e também a verificação de se estão sendo cumpridas por aquela instituição. E nesse simpósio, o Vereador Paulo Frange já tinha adiantado que começaria a tratar da questão dos helicópteros.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado, nobre Vereador Farhat. Vou consultar o plenário se mais alguém gostaria de fazer uso da palavra. Não havendo, eu gostaria de agradecer a colaboração para



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 74

TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Fólia nº

69

Do proc.

rod.:F12 fl.:4 taq.MARCIA:

rev.:

evento:7838

data:28-09-05

Orador(es):

Solange Raimone dos Santos

RF. 10.801

esta audiência pública, dos nobres Vereadores Paulo Frange, Toninho Paiva e Farhat. E lembrar a todos os participantes que aqueles que queiram fazer a sua contribuição, por favor, encaminhem por escrito à secretaria da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, que nós encaminharemos aos Vereadores. Constará também da ata desta audiência pública e nós trabalharemos, junto com os Vereadores, no sentido de buscar, naquilo que for possível e detectado, melhorar o projeto de lei... (MÁRCIA)

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO



TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 70 do proc.
nº 01-59-103rod.:F13 fl.:1 taq.MARCIA:
Orador(es):

rev.:

evento:7838

data:28-09-05

Solange Ramon dos Santos
RF. 10.804

...naquilo que for possível e detectado, melhorar o projeto de lei. Muito obrigado.

Eu passo agora ao PL 323/03 do nobre Vereador Wadih Mutran, que também dispõe sobre a introdução de normas que disciplinam a construção de helipontos no Município de São Paulo e dá outras providências. Eu solicito à assessoria que lesse o teor, depois vou fazer uma proposta de encaminhamento a respeito desse projeto de lei.

O SR. ASSESSOR - O PL 323/2003, de autoria do Vereador Wadih Mutran e cujo relator é o Vereador Jorge Borges, dispõe sobre a introdução de normas que disciplinam a construção de helipontos no Município de São Paulo e dá outras providências.

As características desse projeto de lei são as seguintes:

Todos os alvarás de funcionamento que autorizam o funcionamento de helipontos, só poderão ser emitidos pelo Poder Público Municipal quando existir laudo efetuado por técnicos municipais, constatando que as operações de pouso e decolagem não perturbem a tranquilidade de moradores ou de hospitais. Esses laudos efetuados por técnicos municipais somente serão fornecidos após o laudo de reconhecimento do DAC. Os edifícios que já possuem heliponto deverão adequar-se com a juntada do referido laudo no alvará de funcionamento, no prazo de 180 dias. O não cumprimento do dispositivo desta lei implicará em multa de 3.800 reais, duplicado na reincidência, com o pedido de cancelamento da autorização do DAC.

A justificativa do Vereador Mutran é que a cidade de São Paulo possui o segundo maior tráfego de helicópteros. Estão no ar, a cada momento do dia, 20 a 30 helicópteros. Mas, apesar de todo esse

rod.:F13 fl.:2 taq.MARCIA:
Orador(es):

rev.:

evento:7838 data:28-09-04

RE. 10.001

tráfego, somente 23 helipontos têm seu funcionamento autorizado pela Prefeitura, sendo que todos os outros só são reconhecidos pelo Departamento de Aeronáutica Civil - DAC, e sendo assim, a propositura visa melhorar a qualidade de vida dos nossos munícipes.

As observações que se fazem a esse projeto é o seguinte:

A propositura pretende evitar que haja perturbação dos moradores do entorno e dos pacientes internados em hospitais e casas de saúde, com as operações de pouso e decolagem de helicópteros. Sugere-se um substitutivo para incluir nas exigências da emissão do alvará de funcionamento a apresentação, pelo interessado, do Estudo de Impacto de Vizinhaça, conforme preconiza o Parágrafo Único do Artigo 120 do Plano Diretor Estratégico. Além disso, os helipontos são classificados como uso NR-3, Grupo de Atividades de Usos Especiais. E segundo o Parágrafo 4º do Artigo 158 e Artigo 161 da lei que institui os Planos Regionais Estratégicos, para os equipamentos ou instalações destinadas a essas atividades as análises serão feitas pela CTLU, quando não houver a necessidade de aprovação de projeto, e pela CAEPS(?) quando o seu porte e natureza possam causar impactos ou alteração no seu entorno.

Esta diretriz vai ao encontro do especificado no presente projeto de lei.

O Artigo 264 dos Planos Regionais obriga que o Executivo encaminhe à Câmara Municipal projeto de lei regulamentando a instalação e funcionamento de helipontos, e dessa maneira a gente sugere que no substitutivo seja previsto que isso ocorra.



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 77

TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 72 de 72
Nº 01-519/03rod.:F13 fl.:3 taq.MARCIA:
Orador(es):

rev.:

evento:7838 Solange:28-09-05
RF. 10.801

Ontem, O Estado de S.Paulo publicou uma reportagem sobre helipontos. Eu achei que era interessante ler alguns trechos dessa reportagem porque instrui bastante sobre o que trata esses projetos.

Essa reportagem do Estado de S.Paulo diz o seguinte:

"O Tráfego de Helicópteros. O crescente uso de helicópteros em São Paulo, a existência de um aeroporto de grande movimento no meio da cidade e a omissão da Administração Municipal diante da construção desenfreada de helipontos tornam cada vez mais difícil a organização do tráfego desses aparelhos e controle da poluição sonora e a prevenção de acidentes aéreos. Os pilotos são obrigados a voar, em média, de 30 a 60 metros acima da altura mínima hoje exigida para os vôos de helicópteros, que é de 150 metros. Pretende-se com isso reduzir o nível de ruído que chega a atingir 95 decibéis no interior dos imóveis. A ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas e a legislação de zoneamento fixam em 70 decibéis o máximo de ruído permitido para o período diurno. São Paulo concentra uma frota de 500 helicópteros, quase 50% da frota nacional, no mundo só superada por Nova York. Em junho, o Serviço Regional de Proteção ao Vôo resolveu deixar de confiar apenas na habilidade dos pilotos e passou a controlar o tráfego de helicópteros, criando rotas. Essa situação resulta da falta de planejamento. O Plano Diretor de São Paulo, de 2002, atribui à Administração Municipal o dever de apresentar à Câmara Municipal, no período de um ano após sua aprovação, projeto de lei disciplinando a instalação e operação de helipontos. Até hoje a regulamentação não foi elaborada e a falta de legislação é justificativa para a inexistência de fiscalização e para a liberdade


 rod.: F13 fl.: 4 taq. MARCIA:
 Orador(es):

rev.:

evento: 7838

Data: 28-09-05

RF. 10.801

sem limites concedida aos usuários de helicópteros, que não respeitam o horário e o nível de ruído. A Prefeitura deve, assim, urgentemente regulamentar a operação e construção de helipontos na Capital, onde apenas 15% dos pontos de pouso e decolagem são regularizados."

Assim, vimos que projeto sobre helipontos e heliportos são bastante oportunos.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado. Como esse projeto de lei trata da mesma matéria que nós acabamos de debater agora...

BETH



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 79

T A Q U I G R A F I A

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 74 de 74

Nº 01-519/03

rod.:F14 fl.:1 taq.:BETH
Orador(es):

rev.:

evento:7838 Solange 28-09-2003 José Santos

RF. 10.801

...projeto de lei trata da mesma matéria que acabamos de debater agora com as iniciativas dos vereadores Paulo Frange e Toninho Paiva, gostaria de solicitar à assessoria na Comissão que encaminhasse uma cópia do projeto de lei do Vereador Paulo Frange e Toninho Paiva ao nobre Vereador Wadih Mutran. Também uma cópia do projeto de lei do nobre Vereador Wadih Mutran para os Srs. Vereadores Toninho Paiva e Paulo Frange.

Acho que dá para, pelo objeto dos dois projetos de lei, para juntar em um só e um complementar o outro além dos debates que aqui ocorreram. Proporia este encaminhamento na audiência pública. Gostaria de consultar o plenário se há concordância e se alguém quer fazer uso da palavra. (Pausa) Não havendo vamos dar este encaminhamento e trabalharmos na perspectiva, talvez, de um substitutivo que contemple as duas iniciativas de projeto de lei.

Passemos ao PL 710/02 do Vereador José Mentor que dispõe sobre a obrigatoriedade de inspeção periódica de segurança nos elevadores e outros aparelhos de transportes nos prédios residenciais, comerciais e públicos do município de São Paulo e dá outras providências. Esta é a segunda audiência pública. Solicito à secretaria que leia o teor do projeto de lei.

O SR. _____ - O projeto de lei do Vereador José Mentor de nº 710/02 dispõe sobre a obrigatoriedade da inspeção periódica de segurança nos elevadores e outros aparelhos de transportes nos prédios residenciais, comerciais e públicos no município de São Paulo e dá outras providências. As características do projeto são as seguintes: institui a inspeção periódica de segurança

rod.:F14 fl.:2 taq.:BETH
Orador(es):

rev.:

evento:7838 data:28-09
Solicitante: Danilo dos Santos
RE 10.000

anual, em elevadores e outros aparelhos de transportes instalados em prédios residenciais, e semestral, em elevadores instalados em prédios comerciais e públicos do município de São Paulo. Essa inspeção periódica não se confunde com o serviço de manutenção e conservação. Esta inspeção deverá ser feita por empresas especializadas que não poderão ter qualquer tipo de vínculo com os fabricantes de elevadores e os aparelhos de transporte similares com empresas de conservação e manutenção de tais equipamentos e com empresas de comercialização de peças e componentes para os referidos equipamentos.

Para os demais aparelhos de transportes industriais a inspeção que será anual será feita pela empresa responsável pela sua conservação. Será emitido laudo técnico de inspeção pela autoridade competente, o respectivo selo de segurança baseado na inspeção obrigatória. Os resultados dessas constarão do relatório técnico de inspeção.

As empresas especializadas que farão a inspeção serão selecionadas por concorrência pública e os seus serviços serão feitos sob responsabilidade dos órgãos municipais competentes.

Os prazos de vigência dos contratos de prestação de serviço não poderão ser superiores a 20 anos. O serviço de inspeção será remunerado por preço público. O proprietário de equipamento que deixar de realizar inspeção, impedi-la ou deixar de cumprir as determinações contidas no laudo técnico será multado em 500 reais.

A justificativa do Vereador José Mentor é de que compete ao Município planejar, fiscalizar, regulamentar o serviço público necessário à segurança e bem-estar de seus munícipes. Inclusive da



rod.:F14 fl.:3 taq.:BETH
Orador(es):

rev.:

evento:7838 Solado: 28-09
RF. 10.804

conservação de seus aparelhos de transporte e atividade das empresas de manutenção e conservação desses aparelhos. As observações que se faz ao projeto são as seguintes: atualmente a inspeção rigorosa é feita anualmente pela própria empresa responsável pela conservação do equipamento com expedição de relatório de inspeção anual assinado pelo engenheiro responsável. Não nos parece que existam acidentes em elevadores em número expressivo, ainda mais, considerando a quantidade de elevadores existentes na cidade que justifiquem a inserção de uma terceira empresa nos seus procedimentos de manutenção, conservação e inspeção.

Outra observação é de que haverá um acréscimo de custo para os proprietários dos elevadores.

Considerando o número de elevadores existente no Município e o tempo máximo de contrato de 20 anos o custo global deste serviço será extremamente elevado.

Para que se tenha idéia existe cerca de 80 mil elevadores na Cidade. O transporte por elevadores é um transporte suficientemente seguro pois os cabos têm segurança acima de quatro, existem freios que são acionados quando existe queda, o contrapeso alivia bastante o peso da cabine carregada e as portas somente devem se abrir quando o elevador está no andar.

A certificação de qualidade por empresa independente de que fala a justificativa do projeto de lei é interessante quando existe seguro envolvido a fim de baixar os termos o que não é o caso presente.



rod.:F14 fl.:4 taq.:BETH
Orador(es):

rev.:

evento:7838 Solange Rosa dos Santos
data:28-09-2003
RF. 10.801

Já houve uma primeira audiência pública onde houve várias manifestações a respeito do projeto e a maioria delas contra a propositura.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado. A palavra está aberta para aqueles que queiram se manifestar.

O SR. WAGNER PASSOTI - Sou engenheiro, diretor de Contru-5, Divisão Técnica de Elevadores. Gostaria de colocar que o objetivo do projeto de lei é nobre pois visa a segurança do usuário. Mas isso seria se não existisse uma legislação que cuidasse do assunto. Hoje, no Município, já temos legislação que cuida tanto do licenciamento dos aparelhos...



rod.:F15 fl.:1 taq.:BETH
Orador(es):

rev.:

evento:7838 Solange data:28-09-05 José Sant
RF. 10.801

...já temos legislação que cuida tanto do licenciamento dos aparelhos quanto das empresas que cuidam da conservação desses aparelhos. Um dos itens relativos à conservação, para atendimento da legislação, é a emissão do Relatório de Inspeção Anual que é um documento semelhante ao tratado neste projeto de lei. Gostaria de colocar também que no artigo 1º, parágrafo 1º é colocado que a inspeção é obrigatória e anual e semestral em outros tipos de aparelhos.

A lei atual fala que já existe essa obrigatoriedade da inspeção anual através do RIA, Relatório de Inspeção Anual. Além do que existe outro decreto que regulamentou um artigo da legislação de elevadores, que trata das empresas de conservação, que fixa que a inspeção deve ser mensal. É uma vistoria mensal que é realizada por parte das empresas de conservação.

Outro ponto que gostaríamos de colocar é que esse projeto de lei trata de três usos: o residencial, comercial e para prédios públicos. Não trata do uso de serviços e da questão dos usos institucionais, que seriam as escolas particulares, hospitais particulares que não foram contemplados no PL.

Outra questão é sobre o custo que isso será para o município. Ele terá de arcar com o custo desta inspeção periódica prevista no projeto de lei sendo que ele já tem um contrato de conservação onde, pela legislação atual já é prevista uma inspeção anual.

Haveria uma duplicidade de custo por parte do município.

Era o que gostaria de colocar.

rod.:F15 fl.:2 taq.:BETH
Orador(es):

rev.:

evento:7838

data:28-09-05

Solange Raimundo dos Santos

RF. 10.801

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado. A palavra está aberta.

O SR. ATILIO PIRAINO - Estou representando o SECOV. Boa tarde Srs. Vereadores e Presidente. O que gostaria de chamar a atenção, além do que já foi lido pelo assessor da comissão, pelo que foi dito pelo membro do Contru, a grande preocupação que estamos tendo neste momento como setor, o SECOV na cidade de São Paulo tem sindicalizado 27 mil condomínios, entre residenciais, comerciais. Todos os condomínios, e quem mora sabe, em função de um equívoco que houve na lei, no próprio Código Civil, as multas se limitam a 2%. Isso acabou virando uma forma de negócio. Então, temos uma inadimplência muito grande. Os condomínios, os síndicos, as administradoras e o SECOV têm desenvolvido uma série de atividades com o objetivo de, sem mexer com segurança, conseguir reduzir custos nestes condomínios. Logicamente, mesmo que tabelados, seria mais um ônus para o condomínio. Isso repercutiria de forma muito negativa imaginando que temos 80 mil elevadores instalados na cidade.

Gostaria de deixar registrado na Comissão, Sr. Presidente, esta preocupação que temos, de algumas legislações estarem aumentando e onerando e, neste caso, conforme foi exposto por um técnico muito gabaritado, não acrescentaria nada na questão da segurança. Simplesmente geraria mais uma despesa para os condomínios.

Gostaria de deixar isso registrado na Comissão de Política Urbana pois estamos com muita preocupação neste sentido. Não onerar. É lógico que para as coisas de segurança está sendo dada prioridade. A orientação que o SECOV dá a todos os associados é que nunca abram mão



rod.:F15 fl.:3 taq.:BETH

rev.:

evento:7838

data:28-09-05

Orador(es):

Solange Rangel dos Santos

RF: 78.601

na questão da segurança porque, realmente, a inadimplência está gerando um problema sério.

Algumas empresas pensaram até em trocar. Temos orientado para não fazer isso, não mexer com a qualidade dos serviços prestados aos condomínios. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado Atílio.

Solicitaria, devido o relatório lido pela assessoria da Comissão de Política Urbana e o relatório da audiência pública anterior e as considerações que foram feitas aqui, que a assessoria entrasse em contato com a liderança do PT na Câmara Municipal de São Paulo com uma cópia de ambos os relatórios, que entrasse em contato com este Vereador, o atual Deputado Federal José Mentor, para averiguar o posicionamento a respeito da matéria. Se gostaria de mantê-lo ou não.

A liderança do PT tem toda a condição de se posicionar a respeito do caso. Daria este encaminhamento a este projeto de lei.

Consulto se há mais alguém que queira fazer uso da palavra.

(Pausa) Não havendo o PL 287/04 de iniciativa do Vereador Toninho Paiva apresenta requerimento à comissão pedindo adiamento do debate da matéria na Comissão. Ele acha que ficaria prejudicado realizar uma primeira audiência pública sem essas observações que ele já tem a respeito.

É o projeto que acrescenta... (Vianna)



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 86

TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 81 de 81
nº 01-519/103

rod.: F16 fl.:1 taq.: VIANNA
Orador(es):

rev.:

evento: 7898 Solange R. 28.9.2005 Santos
RF. 10.891

É o projeto que acrescenta, muda, na verdade, o Código de Obras do Município de São Paulo, altera aspectos do Código de Obras. Então, esta presidência deferiu o requerimento do Vereador Toninho Paiva, será adiado e depois de consulta ao nobre Vereador nós remarcaremos o debate desse projeto de lei.

Passo ao último ponto de pauta, PL 071/05, do nobre Vereador Jorge Tadeu, que dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação de sub-medidores do consumo de água em cada uma das unidades autônomas dos condomínios edificadas e dá outras providências. Peço à assessoria que faça a leitura do projeto de lei.

O SR. ASSESSOR - O PL 71/2005, do Vereador Jorge Tadeu, cuja relatora é a Vereadora Marta Costa, dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação de sub-medidores do consumo de água em cada uma das unidades autônomas dos condomínios edificadas e dá outras providências.

A característica desse projeto de lei é que os projetos de condomínios edificadas que forem aprovados após a data da promulgação desta lei deverão possuir medidor de entrada principal e sub-medidores individuais para medir o consumo de água de cada uma das suas unidades autônomas.

Esta obrigatoriedade não poderá interferir nas atividades de controle do órgão gerenciador operador do sistema de águas e esgotos do Município. Os sub-medidores deverão ser instalados em área comum, de fácil acesso para leitura, manutenção e interrupção do fornecimento de água. O órgão gerenciador operador procederá somente à leitura do medidor principal, ficando sob a responsabilidade do condomínio a



rod.: F16 fl.:2 taq.: VIANNA
Orador(es):

rev.:

evento: 7838

data: 28.9.2005 Santos

RF. 10.001

medição individual e o rateio da conta entre os condôminos. Cada condômino arcará com as despesas de instalação do sub-medidor. Enfim, o projeto não interfere na medição do consumo de água do condomínio pela Sabesp, mas como mede individualmente o consumo de cada morador, ele dividirá o consumo por estes.

A observação que se faz é que a Lei 12.638/98, que instituiu a obrigatoriedade da instalação de hidrômetros em cada uma das unidades habitacionais do prédio de apartamento foi considerada inconstitucional sob o fundamento de que cuidava de serviço público e organização administrativa, matérias privativas do prefeito. Como isso não interfere na medição da Sabesp, o projeto não é inconstitucional.

Assim, a propositura não intervém no abastecimento nem na medição feita pelo prestador de serviço público, fazendo tão somente a medição interna do consumo de água. O único fator negativo na proposta é que ela aumenta os custos do imóvel, não sendo, contudo, um valor exorbitante que não possa ser assumido pelo comprador. Em contrapartida, o consumo de água global do condomínio deve diminuir, pois cada condômino será responsável pelo seu próprio consumo. Do ponto de vista da economia de água global no Município, a propositura apresenta uma medida bastante eficaz.

Esta é a primeira audiência pública, sendo necessária mais uma audiência para satisfazer a Lei Orgânica do Município, pois o projeto versa sobre Código de Obras e Edificações.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado.

Consulto se tem algum representante do gabinete do Vereador Jorge Tadeu. (Pausa) Gostaria de fazer uso da palavra? (Pausa) Não. Eu



rod.: F16 fl.:3 taq.: VIANNA
Orador(es):

rev.:

evento: 7838 data: 28.9.2005
RF. 10.001

abro a palavra para os presentes que queiram se manifestar a respeito desse projeto de lei. (Pausa) Por gentileza.

(NÃO IDENTIFICADA) - Da Comissão de Edificação e Uso do Solo da Sehab.

A impressão que se tem da leitura inicial é de que vai caber às edificações existentes essa adequação. Eu acho que esse projeto de lei, diferentemente do que recebeu a ação direta de inconstitucionalidade, vem somar à lei que foi promulgada agora no dia 28 de junho, que tinha referência ao PL 175, do Vereador Aurélio Nomura, que institui o Programa Municipal de Conservação e Uso Racional de Água. A Ceuso(?), que é a Comissão que está encabeçando a regulamentação dessa lei entende que a promulgação e a aceitação desse projeto de lei reforça uma das soluções técnicas que são pedidas nesse programa municipal. Então, a Sehab, através da Ceuso, se manifesta favorável a esse projeto de lei.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado. Está aberta a palavra. (Pausa) Atilio, representando aqui o Secovi.

O SR. ATÍLIO - Obrigado, Presidente.

Eu gostaria de colocar que o Secovi é plenamente favorável. Houve realmente uma interpretação da adaptação de prédios construídos. Isso, tecnicamente se provou inviável. Mesmo com os caríssimos medidores por sistema de rádio, que se sugeriu num outro momento, numa discussão aqui mesmo nesta Comissão, se tornaram inviáveis porque a distribuição nesses prédios é feita por colunas, duas, três colunas, não tinha como individualizar.



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 89

TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 84

Nº 01-519/03

rod.: F16 fl.: 4 taq.: VIANNA

rev.:

evento: 7838

Solange, 28/09/2005

Orador(es):

RF. 10.801

Os novos prédios, o Secovi vem trabalhando muito junto com a Federação do Comércio e todas as outras entidades no sentido de realmente economizar água. Temos cartilhas que gostaríamos de "disponibilizar" para a Comissão, então somos plenamente favoráveis e eu gostaria de, depois, remeter à Comissão uma informação técnica sobre os modelos já propostos e já em execução em alguns condomínios que estão sendo construídos na cidade de São Paulo.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE... (F17 - D. Tanaka)

COPIA EM REGISTRO



rod.:17 fl.:1 taq.:DENISE
Orador(es):

rev.:

evento:7838

Solange Reis dos Santos
data:28/09/2003
RF: 10.804

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado, agradecemos a colaboração e ficamos na expectativa de receber o material. O projeto de lei é bem claro, trata das obras que forem aprovadas a partir da promulgação desta lei. Então, por gentileza, podem se identificar.

O SR. ANDRÉ - Sou André, da Secretaria do Meio Ambiente. Eu não sabia dessa questão da inconstitucionalidade. Discutimos várias questões, a lei Nomura instituiu a comissão para estudar medidas para conservação e uso da água, e uma das medidas praticamente consensuais é a medição individual. Então, a Secretaria apóia esse projeto.

Participamos de um seminário no Sinduscon, quando foi colocada a necessidade de fazer a medição individual. Tinha um representante da Sabesp, não sei se tem alguém de lá, posso dizer que é um absurdo que não tenha ninguém da Sabesp, deveria ter sido convidado com antecedência.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Convidados foram.

O SR. ANDRÉ - Tudo bem, me desculpem. Mas acho que a falta da Sabesp aqui praticamente inviabiliza um debate completo. No Sinduscon, o representante da Sabesp se colocou favoravelmente à medição individualizada, achamos estranho porque a Sabesp tem uma posição um pouco dura, mas colocaram oficialmente perante várias pessoas do Sinduscon e outras de que eram a favor.

Então, falando um pouco do projeto, nesse parágrafo único, eu tenho uma dúvida, não sou um conhecedor disso, falam que os projetos de edificações que já se encontram na prefeitura serão restituídos. Não sei como funciona isso, uma vez que houve um trabalho, você paga um técnico para fazer o projeto, na medida em que o projeto já está na



rod.:17 fl.:2 taq.:DENISE
Orador(es):

rev.:

evento:7838

Solange F. dos Santos
data:28/09/2010
RF: 10.8010

prefeitura, se ele pode voltar para ser refeito, uma vez que foi feito com base na legislação atual.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Por gentileza, no microfone.

A SRA. AUGUSTA - Sou da Sehab, arquiteta. Acho que não interfere porque enquanto está em análise não recebeu a documentação que dá liberação para construção, que seria o alvará de aprovação e execução. Entendo que a colocação desses medidores não vá criar nenhum acréscimo de área. Isso, na verdade, é uma adequação do projeto que deverá ser feito. Como vão ser colocados esses medidores individualizados e estarem vinculados à leitura pelo condômino, que passará isso depois num total para a Sabesp, entendo viável que seja feito para os projetos que não receberam os alvarás ainda.

O SR. ANDRÉ - Continuando, o artigo 2º entendemos que desdiz um pouco o que há no artigo 1º. Tudo bem, eu não vou entrar na questão da inconstitucionalidade, mas quando diz que a obrigatoriedade não pode interferir nas atividades do controle, ele é um pouco subjetivo. Na verdade, a colocação de medidores individualizados, no nosso entender, vou dizer mais para frente, vai interferir nas atividades da Sabesp! Consideramos que a Sabesp é sim a responsável pela medição individualizada.

No artigo 4º, que diz que o órgão gerenciador procederá somente à leitura do medidor principal, a Secretaria considera que não, a Sabesp tem de ser responsável pela medição individualizada, assim como faz numa residência, família por família, ela tem de fazer



rod.:17 fl.:3 taq.:DENISE
Orador(es):

rev.:

evento:7838

Solange Pinheiro dos Santos
data:28/09/15
RP: 10.801

também nos edifícios. É o que consideramos. Vai ser objeto de muito debate ainda. Achamos que a Sabesp é responsável.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - O que ele está colocando?

O SR. ANDRÉ - A lei diz que...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Por gentileza.

O SR. ANDRÉ - Espere um pouco, artigo 4º: o órgão gerenciador operador do sistema de águas e esgotos do município procederá somente à leitura do medidor principal, ficando sob a responsabilidade do condomínio a medição individual. Consideramos que não, tem de ser responsabilidade da Sabesp a medição individual. Essa é opinião da Secretaria. Esse é um grande problema, inclusive, nos locais de baixa renda, onde é muito difícil para o condomínio administrar essa questão, as pessoas não pagam, a inadimplência é muito grande. Então, a Secretaria considera que tem de haver medição individual. Tudo bem, é alvo de críticas. Estou colocando a opinião da Secretaria.

O artigo 5º também, que é de responsabilidade de cada condomínio as despesas com instalação do submedidor. Nós pensamos que se é para empreendimento novo, é desnecessário ter o artigo 5º, que é de responsabilidade de cada condomínio. Sem dúvida que a responsabilidade é de quem está fazendo a compra.

Por fim, propomos outro artigo que diz que nas edificações existentes, que promovam as devidas adaptações em seu sistema de instalações hidráulicas e medições individuais, é uma proposta, não é uma obrigatoriedade. Se nas instalações existentes, se for possível, e os condôminos resolverem fazer essa instalação, caberá à



rod.:17 fl.:4 taq.:DENISE
Orador(es):

rev.:

evento:7838

Solange Pinheiro dos Santos
data:28/09/10
RF: 10.801

concessionária proceder à devida leitura individualizada dos hidrômetros. Colocamos que nos casos das edificações existentes também caberá à Sabesp, no caso dessa alteração, fazer a medição individualizada. É isso.

(NÃO IDENTIFICADO) - Eu queria lembrar ao representante da Secretaria do Verde que já houve uma lei que obrigava a medição individualizada pela Sabesp, mas foi considerada inconstitucional, foi feita uma ação direta de inconstitucionalidade e a lei foi considerada inconstitucional e, portanto, revogada. Não cabe à Secretaria querer obrigar a Sabesp fazer essa medição individualizada porque é inconstitucional.

- Manifestação fora do microfone.

(NÃO IDENTIFICADO) - A inconstitucionalidade é da justiça, é o poder judiciário.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - A iniciativa não pode ser do município de São Paulo. Teria de ser do governo do Estado. Vereador Farhat?

O SR. FARHAT - A dúvida que eu tinha é essa que V.Exa. já dirimiu. Na verdade, a inconstitucionalidade estava no fato de que a legislação deveria ser de iniciativa do governo e não do município. Obrigado.

O SR. MÁRCIO QUINA - Gostaria de trazer duas informações. Na França, a título de experimento, foram instalados em edificações já prontas 300 mil submedidores para testar. Foi bastante razoável porque houve uma economia de 20% na água. Não precisou ser feita lei...F18



rod.:18 fl.:1 taq.:DENISE
Orador(es):

rev.:

evento:7838 data:28/09/2003
RF. 10.001

Não precisou ser feita lei, as próprias pessoas partiram para essa iniciativa, com retorno a curto prazo do gasto com essa implantação do sistema. E na África do Sul, com a obrigatoriedade, segundo trabalho apresentado há alguns anos na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, a instalação de submedidores teve uma redução de 30% no gasto de água. Há vários outros dados, mas não vale a pena alongarmos. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado. Vereador Farhat.

O SR. FARHAT - Para complementar, gostaria de externar minha opinião. Acho que é um projeto que tem alcance social democrático muito grande, porque partindo para uma constatação do dia-a-dia, vemos que nos condomínios algumas famílias utilizam a água de forma adequada e outras poucas não, a exemplo de pessoas que ficam tomando banho por 50 minutos. Então, essa providência, além de democratizar, individualizar o gasto, vai fazer com que as pessoas economizem água porque cada um vai pagar a sua conta.

Quero saudar a iniciativa do Vereador Jorge Tadeu e dizer que quando chegar ao plenário, votarei favoravelmente, com entusiasmo nesse projeto. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Obrigado, Vereador Farhat. Gostaria de reforçar o que o representante do Secovi disse a respeito dos prédios já existentes. É muito difícil, quase impossível, adaptá-los.

Sou formado em administração de empresas, mas técnico em edificações também, na verdade trabalhei na área de projetos de hidráulica e elétrica. Trabalha com ramais, que acabam tanto coletando



rod.:18 fl.:2 taq.:DENISE
Orador(es):

rev.:

evento:7838

Solange F. Ribeiro Sanl
data:28/09/2006
RF: 10.001

quanto abastecendo por meio de ramais-tronco, e depois sai para cada apartamento. A não ser que se coloque dentro do apartamento um medidor, às vezes é possível, mas fora isso não. Em locais públicos, como está o projeto de lei, há muita dificuldade em adaptar.

Segunda coisa, os projetos que estão em Sehab não interferem em nada porque Sehab não aprova hidráulica e elétrica, mas sim o corpo de bombeiros, onde se tem de fazer a aprovação desses projetos.

Gostaria de registrar a presença do Vereador Ricardo Montoro na audiência pública.

(NÃO IDENTIFICADO) - Eu senti a discordância do assessor do Vereador nessa questão, tem um problema significativo, dentro de um mesmo apartamento há três colunas descendo, não teria como unificar isso para dividir. Por exemplo, vem uma coluna que desce para as águas dos banheiros, não desce por uma coluna só.

- Manifestação fora do microfone.

(NÃO IDENTIFICADO) - 99%, salvo...

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - E às vezes a coluna abastece os banheiros, vem do apartamento de cima e vai até o último, e outra coluna que abastece a pia, a cozinha, a área de serviços, são colunas que abastecem o imóvel.

(NÃO IDENTIFICADO) - Esse 1% que falo, são os apartamentos de 1 por andar, teria como fazer, mas fora isso não. Foram estudadas várias maneiras, na outra audiência pública, lembrando, foi dito que tinha um sistema de medição para não precisar levar o medidor para cima, que colocava por ondas de rádio. É inviável, é uma coisa maluca.



rod.:18 fl.:3 taq.:DENISE
Orador(es):

rev.:

evento:7838

Solange Ribeiro dos Santos
data:28/09
RF: 10.801

E essa questão das colunas, só reforçando que não tem como, é 1%, um apartamento por andar.

(NÃO IDENTIFICADO) - No caso dos Singapuras, temos vários deles com corte de água pela Sabesp, porque a inadimplência é muito grande. Pergunto tecnicamente ao senhor, que é estudioso da área, se nesses casos haverá a possibilidade de serem instalados?

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Na maioria não, inclusive, temos notícia hoje de um conjunto habitacional do CDHU, onde por falta de pagamento houve o corte de abastecimento de água. Pode ter um ou dois apartamentos que teriam condições ou pagariam em dia a sua conta, mas como o condomínio não conseguia pagar, foi cortada toda a água. Ainda mais no Projeto Singapura, CDHU, onde há diminuição de custos muito grande que tem de ser trabalhada, inclusive, no projeto, acredito que é quase impossível separar esses apartamentos para ter leitura individual.

(NÃO IDENTIFICADO) - Com certeza, então, com a aprovação desse projeto os futuros terão.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Os futuros sim, resolveria ou pelo menos trataria a questão dos projetos futuros.

(NÃO IDENTIFICADO) - Sr. Presidente, somente para complementar, na questão da colocação feita e como está o texto do projeto, a questão do corte não fica eliminado, porque a Sabesp, no caso, não tem responsabilidade pela medição individual. Você pode, quando muito, no prédio, no sistema impedir a água, mas pelo texto do projeto, teria de ser aperfeiçoado.

*Câmara Municipal de São Paulo*

fls. 97

T A Q U I G R A F I A

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 92
01-519-03rod.:18 fl.:4 taq.:DENISE
Orador(es):

rev.:

evento:7838

data:28/09/2015
RE: 10.001

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Mas não pode, vira inconstitucional. Esse é o problema.

(NÃO IDENTIFICADO) - Exatamente, percebe?

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Ele vai continuar a cortar, vai ter a leitura individual, mas o pagamento é de uma conta única. Vai ter uma briga interna muito grande.

Gostaria de agradecer aos presentes nesta audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente. Deixo o convite a todos para a próxima audiência pública na próxima quarta-feira, às 11h. Agradeço a presença dos Vereadores Farhat e Ricardo Montoro. Convido a todos para a reunião ordinária da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente. Muito obrigado.

REDISTRIBUÍDO

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Paulo Teixeira

Para: _____

Sala de: _____

Em: _____

[Assinatura]

Obs. o prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º, artigo 63, do R.I.

REDISTRIBUÍDO

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Donington Dissey

Para: _____

Sala de: _____

Em: 18.08.06

[Assinatura]

Obs. o prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º, artigo 63, do R.I.

Segue ☒ juntado ☐ nesta data documentos ☐

e papel de informação rubricado ☐ sob folha ☐

nº *03 ao 124*

Em: 11 / 12 / 07.

Inamar Alves de Sousa Júnior
Secretário de comissões *[Assinatura]*
Reg. 101.204



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº <u>93</u>	do fls. 99
Processo <u>519/03</u>	
Inamar A. de Sousa Jr. REG. 101204	

**COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA
E MEIO AMBIENTE**

PRESIDENTE: DALTON SILVANO
TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 07 de novembro de 2007

OBSERVAÇÕES:

- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone
- Documento lido a ser encaixado pela Secretaria da Comissão

Recebido na Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente

Em 08/11/07 às 15:08h

Eg8

9366

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) - Bom dia a todos.

Vamos dar início à 20.^a audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, convocada para o dia de hoje, 07/11/2007, às 10h, no Auditório Prestes Maia, para tratar do tema “Helipontos e Heliportos”. São os PL 323/03 - terceira audiência pública; PL 519/03 - segunda audiência pública; PL 754/05 e 41/07 - primeira audiência pública.

Queria informar aos senhores presentes aqui que esses projetos de lei - em particular, o que já está na terceira audiência pública - se devem a um pedido e sua deliberação dos Vereadores desta Comissão, para que se dê continuidade aos debates sobre matérias de extrema importância para a cidade de São Paulo.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente compõe-se com os seguintes Vereadores: Dalton Silvano - na Presidência; Domingos Dissei - Vice-Presidente; Arselino Tatto, Aurélio Nomura, Chico Macena, Juscelino Gadelha e Toninho Paiva.

Esta Presidência quer dizer que, em primeiro lugar, vamos ter uma exposição da nossa Assessoria técnica; posteriormente, projeto por projeto, vamos abrir a palavra para os presentes.

Já registro a presença do Sr. José Moacir Ribeiro, representando a ANAC; presente aqui também o Comandante Sérgio Lacerda Júnior, representando a Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero; e também, representando o 4º Comar, o Capitão-Engenheiro Alex de Magalhães Nogueira e o Capitão-Engenheiro Willians Massayuki Ogata.

No momento oportuno, a palavra estará aberta, e os senhores poderão se manifestar.

Presente também Márcia Vailorette, representando o Movimento Defesa São Paulo; Cristina Rodrigues, representando o Vereador Wadih Mutran; e o Sr. Ronaldo Tonobom, representando o Vereador Chico Macena.

Então, estão abertos aos trabalhos.



Com a palavra a Assessoria Técnica da Mesa, para sua exposição de praxe.

A SRA. VILMA - Bom dia. Sou Vilma, Assessora da Comissão de Política Urbana.

Apenas para podemos tratar desse debate de uma maneira uniformizada, com relação aos conceitos.

Então, a Assessoria foi buscar algumas definições do que seriam heliporto e heliponto, e encontrou, numa minuta de projeto de lei do Executivo - que foi publicada recentemente na Internet -, as seguintes definições: heliponto – aeródromo destinado exclusivamente a helicópteros; área homologada ou registrada, ao nível do solo ou elevada, utilizada para pouso e decolagem de helicópteros; heliportos: são helipontos dotados de instalações e facilidades para o apoio de helicópteros e embarque e desembarque de pessoas, tais como pátios de estacionamento, estação de passageiros, locais de abastecimento, equipamentos e manutenção etc. Essas definições foram retiradas de uma minuta de projeto do Executivo, que está sendo trabalhado do pelo Executivo.

E, por meio da ANAC, pela Portaria 1.141/GM5, de 08 de setembro de 1987, encontramos a seguinte definição: heliponto - aeródromo destinado exclusivamente a helicópteros. Heliporto: heliponto público dotado de instalações e facilidades para o apoio de operações de helicópteros, embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Com relação à legislação municipal, que é o ponto no qual há competência do Município para trabalhar com essa matéria, a Lei 13.430, de 13/09/2002 - Plano Diretor Estratégico de São Paulo - estabelece, no artigo 119º, que o Poder Público encaminhará para apreciação e deliberação da Câmara Municipal, no prazo máximo de um ano, projeto de lei disciplinando a instalação, operação, reforma e ampliação de aeródromos e helipontos no território do Município, determinando os horários de funcionamento, tendo em vista as condições aceitáveis de bem-estar da população e atividades presentes no entorno do aeródromo, horários de funcionamento a que se refere o inciso I desse artigo aplicar-se-ão não só aos pousos e decolagens, como também a testes de motores e quaisquer outras atividades,



exceto aquelas estritamente relacionadas às operações de emergência ou à segurança que não se possam valer de outro local que esteja em horário de funcionamento. O inciso III diz que os limites de intensidade, duração e frequência de ocorrência de geração de ruído e vibração a serem permitidos durante esse horário de funcionamento serão também objeto dessa proposta. E as penalidades aplicáveis, no caso de não-cumprimento do disposto no ato do Poder Executivo de que trata o *caput* deste artigo, a serem arcadas em favor do Município, pela autoridade responsável pelo aeródromo.

O artigo 120 fala ainda que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos ficarão condicionadas à apresentação de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - o EIA-RIMA.

A Lei 13.430/02 - PDE -, no artigo 84º, estabelece, como uma das ações estratégicas da Política De Circulação Viária de Transporte, criar Conselho Gestor da Autoridade Aeroportuária, no âmbito do Município.

A Lei 13.885, de 25/08/2004, que é complementar ao PDE, e que trata dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, trata também desse assunto, no artigo 157º, no artigo 158º, que, em resumo, expõe a seguinte: que helipontos e heliportos estão enquadrados na categoria MR3 e devem atender aos parâmetros de incomodidade e condições de instalação das atividades classificadas como de uso não-residencial NR2, constantes dos quadros 2C, (ininteligível) e ZCLT e QZ VM e ZMP, bacias coletoras, 2F das ZMP e estruturais NP, 2G para ZM, Zona Mista é perda das (ininteligível) estruturais N1 e N2, e 2H e ZPE, da lei (ininteligível) para poder se instalar na zona de uso correspondente. (Trecho com som baixo e incompreensível)

O artigo 264, diz que o Executivo deverá encaminhar à Câmara Municipal projeto de lei regulamentando os procedimentos de análise e investigação de impacto ambiental e de vizinhança, relacionado à instalação e funcionamento de helipontos e heliportos.

O Decreto 47.824/06 (?), que dispõe sobre as competências da Comissão de

Análise Integrados de projetos e edificações e de parcelamento do solo Caiep(?), estabelece que os expedientes protocolares na vigência da Lei 13.885/04, deverão ser objeto de análise e parecer do (ininteligível), desde que tratem de projetos para construção ou reforma de edificações, equipamentos ou instalações para subsidiar o parecer da CPL(?), a respeito das características para a implantação de empreendimentos destinados a abrigar atividades classificadas como RMR(?)

Como observações gerais, a assessoria da Comissão destacou que a Secretaria Municipal de Planejamento, Sempla, pela Portaria 19/2006, constituiu um grupo de trabalho intersecretarial visando estabelecer normas relativas à implantação, construção e reforma, com ou sem ampliação de área construída, para instalação e funcionamento de aeródromo, heliportos, helipontos e similares no Município de São Paulo, com fundamento nos artigos 19 e 120, da Lei 13.430 de 6 de setembro de 2002 e nos artigos 157 e 158 da Lei 13.885, de 84.

As Portarias 3306 e 4806 prorrogam o prazo para a conclusão desses trabalhos. Em 2/2/07 a Sempla deu publicidade em seu site prorrogando por mais 30 dias a consulta pública sobre a minuta de projeto de lei elaborada pelo referido grupo de trabalho.

Ainda temos duas outras observações a fazer. Uma é que o prazo de um ano fixado no Plano Diretor Estratégico à época de sua aprovação disciplinando a instalação, operação e reforma e ampliação de aeródromos e heliportos no Município de São Paulo já foi superado, sendo que aquela data não foi encaminhada a esta Casa como proposta de lei de autoria do Executivo que se refira ao tema que está sendo debatido aqui hoje. O tema em debate tem relevante significado para os munícipes, pois engloba aspectos relacionados à qualidade de vida no meio ambiente e à segurança no exercício de atividades na aviação, no âmbito do Município, que podem ser observados no quadro que trouxemos.

Fizemos um levantamento, só para demonstrarmos a relevância do tema, que foi retirado da ANAC, e demonstra no gráfico o total de acidentes ocorridos com helicóptero, demonstrando que em 2007 – o quadro se refere a ocorrências até julho de 2007 –, 10% do

número de acidentes ocorridos na aviação, no Brasil, ocorreram com helicópteros. As estatísticas a seguir mostram pelos dados mostrados o número de helicópteros registrados no País e, a seguir, temos o número de helicópteros registrados por Estado. Verificamos que São Paulo tem 470, Rio de Janeiro 198, e assim por diante e que o número de helicópteros registrados por Estado não quer dizer necessariamente que ele voe naquela localidade, já que muitas aeronaves num Estado e trabalham em outro Estado.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Apenas para registro, nesta Comissão, desde o começo do ano, tomamos uma decisão de “limpar a nossa pauta” e acho até incompreensível porque projetos de lei estavam parados por falta de audiência pública desde os anos de 2001, 2002. Por acaso, este projeto é de 2003. Então, nosso objetivo é realizar todas as audiências públicas necessárias e dar condições de os projetos sofrerem a tramitação necessária. O que não podemos é deixar projetos engavetados, em qualquer que seja a Comissão.

Peço para começarmos o debate do PL323/03. Que a Assessoria se manifeste.

A SRA. SECRETÁRIA DA COMISSÃO - O PL 323/03, de autoria do Vereador Wadih Mutran, foi relatado pelo Vereador Aurélio Nomura e o tema abordado se enquadra em uso e ocupação do solo. Dispõe sobre a produção de normas que disciplina a construção de helipontos no Município de São Paulo e dá outras providências. O projeto tem como justificativa o fato de que a Cidade possui o segundo maior tráfego aéreo – segundo o que o autor afirma – e estão no ar, a cada momento, 20 a 30 helicópteros a cada dia. Apesar de todo esse tráfego, somente 23 helipontos têm seu funcionamento autorizado pela Prefeitura, sendo que todos os outros só são reconhecidos pelo Departamento de Aeronáutica Civil, DAC – e atualizando a informação, ANAC. Sendo assim, a propositura visa oferecer melhor qualidade de vida aos nossos munícipes. As características do projeto de lei. Pretende que os alvarás que autorizem o funcionamento de helipontos no Município de São Paulo só sejam emitidos pelo Poder Público mediante laudo efetuado por técnicos municipais que constatem que as operações de



pouso e decolagem não causem perturbação à tranquilidade de moradores ou de hospitais. Que os laudos efetuados por técnicos municipais serão somente fornecidos após o laudo do DAC, hoje ANAC. Os edifícios que já possuem heliponto deverão adequar-se às suas exposições com a juntada do referido laudo no alvará de funcionamento no prazo de 180 dias, a contar da publicação da lei. O não cumprimento dos dispositivos elencados implicará em multa de 3,8 mil reais, duplicada na reincidência com o pedido de cancelamento da autorização do DAC.

Em resumo, a proposta de lei condiciona a emissão de alvará de funcionamento de helipontos à observância de parâmetros que garantam a manutenção da tranquilidade dos moradores do entorno e de pacientes internados em hospitais e casas de saúde com as operações de pouso e decolagem de helicópteros.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Pergunto se a representante do Vereador Wadih Mutran quer fazer uso da palavra. (Pausa) Não quer. Com a palavra a Márcia Vairolet(?), representando o movimento Defenda São Paulo. A informação que tenho é que a senhora quer falar de todos os projetos de lei. (Manifestação fora do microfone)

A SRA. MARCIA VAIOLET – A nossa vinda aqui hoje é porque nós participamos com bastante assiduidade da comissão que foi feita por esta Casa, coordenada pelo Vereador Farhat, sobre aeroportos, particularmente Congonhas, helipontos e helicópteros. Ocorreram duas reuniões específicas sobre o assunto. Esses projetos que estão aqui – vou me adiantar e dizer para o que viemos porque vamos falar dos três projetos – nós estamos aguardando ainda o relatório desta Comissão, porque esta já resultou em algumas medidas, inclusive da própria ANAC, com relação à competência de decisões de algumas coisas que foram colocadas até nesse primeiro projeto, ou seja, a ANAC já passou à Prefeitura de São Paulo a competência de regular o uso e ocupação do solo com referência à implantação e construção desses helipontos. Durante os debates que tivemos na Comissão – não tivemos nenhum Vereador presente na reunião para apresentar suas propostas, para comentar aquilo que vimos



debatendo. Então, do ponto de vista das entidades da sociedade civil fica prejudicada porque Sempla tem uma consulta pública, da qual já terminou o prazo, e estamos ainda mantendo contatos e aguardando o parecer da Comissão, o relatório, para que possamos dar continuidade àqueles temas que suscitaram dúvidas quanto ao projeto. O projeto do Executivo, acredito eu, prevalecerá, até porque existem inúmeros pontos nos projetos dos Vereadores que já estão contemplados ou em fase de debate pela sociedade. Então, a nossa proposta é que esses três projetos sejam suspensos até que o Executivo encaminhe a esta Casa a sua proposta de legislação sobre o assunto e possamos debater com os demais atores envolvidos, até tem aqui sentado o pessoal da SMeta(?), o pessoal das companhias aéreas, dos jatos executivos, dos helicópteros e os próprios representantes da ANAC que já se propuseram a contribuir para que esses projetos tenham uma tramitação melhor. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) - Apenas para esclarecer, vou repetir o que acabei de falar anteriormente, que esta Comissão está cumprindo as normas regimentais. Eu até entendo que é inexplicável um projeto de 2003 não ter seguido os trâmites normais. O que deve ocorrer é que saindo desta Comissão o projeto deve passar por mais uma Comissão e o Colégio de Líderes, em função de todos esses fatos novos – porque de 2003 para cá muitas coisas aconteceram, até o Poder Executivo deverá contemplar todas as propostas de Vereadores. Mas temos de cumprir, nós, na presidência desta Comissão, não vamos deixar o projeto “adormecido”, na medida que é uma proposta de um Vereador. Então, estamos cumprindo o Regimento Interno e estamos fazendo um debate – e foi uma decisão desta Comissão – e dar sequência para que possa ser discutido em outras Comissões, chegando ao Colégio de Líderes. Certamente, o autor e o relator saberão dar o melhor encaminhamento.

Não havendo mais oradores inscritos, não há mais nenhuma inscrição para falar sobre e dá sequência, para que ele possa ser debatido em outras comissões, chegando ao Colégio de Líderes. Obviamente, o relator e o próprio autor saberão dar o melhor encaminhamento ao projeto.



Em não havendo mais nenhum inscrito para falar sobre o projeto de lei, declaro encerrada a terceira audiência pública ao PL 323/03.

A nossa assessoria já pode passar para a próxima comissão, porque já está esgotada, regimentalmente, a questão de audiências públicas.

Passemos ao PL 519/03, de autoria dos nobres Vereadores Paulo Frange e Toninho Paiva.

Tem a palavra a Sra. Norma, da assessoria técnica da Comissão de Política Urbana.

A SRA. NORMA – O projeto institui normas sobre instalação, construção, manutenção e utilização de helipontos e heliportos públicos, privados e civis, no âmbito do município de São Paulo, e dá outras providências.

Vou ler a justificativa dos autores ao PL 519/03 e suas características principais.

- É lido o seguinte: (Justificativa dos autores ao PL 519/03 e suas características principais)



O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Está presente também o Sr. Flávio José Pires, representando a ABAG, Associação Brasileira de Aviação Geral.

Indago à Sra. Renata Carvalho Neves, representante do nobre Vereador Toninho Paiva, se quer fazer uso da palavra. (Pausa)

Em não havendo mais nenhum orador inscrito, declarada encerrada a segunda audiência pública ao PL 519/03.

Passemos ao item seguinte, PL 754/05, de autoria do nobre Vereador Jorge Borges, em primeira audiência pública.

Tem a palavra a Sra. Mônica Santana, que está representando o Vereador.

A SRA. MÔNICA SANTANA – O PL 754/05 tem como relator o nobre Vereador Toninho Paiva. O tema do projeto insere-se no Código de Obras. Ele dispõe sobre a construção de helipontos, em hospitais, e dá outras providências.

Vou ler as justificativas do autor ao PL 754/05 e suas características principais.

- É lido o seguinte: (Justificativas do autor ao PL 754/05 e suas características principais)

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Indago à Sra. Mônica Santana, representante do nobre Vereador Jorge Borges, se quer fazer uso da palavra. (Pausa)

Não havendo mais nenhum orador inscrito, declaro encerrada a audiência pública ao PL 754/05.

Passemos ao item seguinte, PL 41/07, de autoria do nobre Vereador Chico Macena.

Tem a palavra a assessoria técnica.

(NÃO IDENTIFICADO) – Este projeto estabelece diretrizes e normas de uso e ocupação do solo e funcionamento de estabelecimentos referentes à instalação, reforma, ampliação e utilização de aeródromos, heliportos e helipontos no território municipal, de acordo com a lei 13.430, de 13 de setembro de 2002, e dá outras providências.

Vou ler as justificativas do autor ao PL 41/07 e suas características principais.

- É lido o seguinte: (Justificativas do autor ao PL 41/07 e suas características principais)

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Tem a palavra o nobre Vereador Chico Macena, autor do projeto.

O SR. CHICO MACENA – Bom dia a todos. É importante que todas as propostas que estão tramitando nesta Casa sejam analisadas sob o ponto de vista de seu conteúdo e seu mérito. Digo isso porque está, na pauta do dia, a discussão sobre heliportos, helipontos, aeródromos e aeroportos, que estão encravados na cidade de São Paulo.

Recentemente, houve mais um acidente aéreo na saída do Campo de Marte. Infelizmente, ocorreu mais um trágico acidente.

Quanto à questão de heliportos e helipontos, na cidade, há uma série de problemas que precisam ser, definitivamente, atacados na cidade.

Como a representante do Defesa São Paulo aqui informou, houve duas reuniões na Comissão Parlamentar de Estudos, que discutiu a questão do Aeroporto de Congonhas, para tratar especificamente desse assunto.

Naquela ocasião, tivemos informações de que existem mais de cem heliportos e heliponto irregulares na cidade de São Paulo. Em tese, eles não teriam licença de funcionamento da Prefeitura, e estariam também em desacordo com as normas da ANAC.

A ANAC soltou uma portaria, uma mensagem, em setembro de 2007, dizendo claramente as atribuições que dizem respeito ao zoneamento e à aprovação da obra física, cumprimento do Código de Obras e também atribuições para alguns parâmetros de incomodidade, inclusive ruídos, de responsabilidade do município.

Naquela ocasião, a ANAC também informou, como procedimento, haveria um contato direto. Ela inclusive propôs a formação de uma comissão com a municipalidade, para que, mediante documentos, informações oficiais da Prefeitura e equipamentos que estariam de forma irregular, sem licença de funcionamento, sem habite-se ou que afrontam algum tipo de incomodidade, mediante esse documento, a ANAC promoveria restrições ou a própria interdição desses equipamentos. Esse é o texto expresso da portaria da ANAC.



Qual é o grande problema aí? Que é necessário também, por parte da municipalidade, maior regulamentação de como esses equipamentos podem e devem ser instalados no município de São Paulo.

O objeto desse projeto é, justamente, a partir das definições do Código de Obras e do Plano Diretor do município de São Paulo, a partir de definições da lei de zoneamento, estabelecendo parâmetros claros, para instalação de heliportos e helipontos na cidade de São Paulo.

Sabemos que o Executivo Municipal tem colocado sua proposta. Isso também foi objeto de debate, na comissão, um projeto de lei que foi enviado, em caráter de urgência, naquela ocasião, mas, até hoje, não foi confirmado o caráter de urgência do projeto de lei. Aí seriam estabelecidas regras também para o funcionamento e circulação desses equipamentos na cidade de São Paulo.

Quando analisamos o projeto de lei enviado pelo Executivo, o seu foco maior era restrição de horários. Havia a proposta de restrição de horários para vôos na cidade de São Paulo. Qual é minha opinião a respeito dos vários projetos que aqui estão sendo tramitados e a relação que existe com o projeto do Executivo? Primeiro, ao se discutir, em audiências públicas, inclusive nesta, o mérito das propostas que aqui estão sendo apresentadas, já estamos adiantando possíveis sugestões, caso se confirme o envio desse projeto à Câmara Municipal, inclusive aumentando a abrangência do projeto.

Podemos regulamentar também a aprovação desses equipamentos na cidade. Podemos aperfeiçoar o projeto, no que diz respeito ao estabelecimento de horários e restrições de horários ao funcionamento desses equipamentos. Podemos inclusive aprofundar itens que o Plano Diretor deixou para uma lei regulamentar. Não conseguimos regulamentar os parâmetros de incomodidade para o funcionamento desses equipamentos.

Acho que os parâmetros de incomodidade hoje da Aeronáutica, que são referências que a ANAC utiliza, não são insuficientes, devido à complexidade da cidade de São Paulo. Em



um mesmo estudo feito pela Aeronáutica, levam-se em conta, para estabelecer parâmetros de incomodidade, apenas equipamentos por eles chamados de críticos, como hospitais e escolas.

Portanto, residências próximas a esses equipamentos e outros tipos de uso, próximos a esses equipamentos, não são referências de estudo da Aeronáutica para parâmetros de incomodidade. Aham que ruídos apenas atrapalham quem estuda e hospitais. Temos de rever essas questões na questão de parâmetros de incomodidade.

Todas linhas de curvas de ruído têm, como referência, pelos menos em estudos que foram apresentados na comissão, apenas equipamentos críticos. Podemos rever essa situação. Podemos também rever coisas que já foram discutidas e estão, no relatório, sendo avaliados por todos os Vereadores da Comissão. Aliás, a proposta de relatório já se encontra com todos os Srs. Vereadores da Comissão.

Podemos aproveitar esse projeto de lei para definitivamente instituímos a autoridade aeroportuária municipal, assunto que já estava previsto no Plano Diretor do município de São Paulo, que requer regulamentação.

Questões inclusive da proposta que eu formulei e que demais Vereadores aqui também formularam podem ser muito bem aproveitadas e discutidas. Podemos criar, a partir dessas propostas, quem sabe, um substitutivo da Comissão de Política Urbana, dos Srs. Vereadores, aperfeiçoando a proposta que o Executivo enviou a esta Casa. Tal proposta é insuficiente para lidar com esse problema.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Tem a palavra o nobre Vereador Aurélio Nomura.

O SR. AURÉLIO NOMURA – Concordo com o nobre Vereador Chico Macena. Esse é um assunto extremamente sério. É imperioso haver um esforço das autoridades aeronáuticas, da sociedade civil e da Câmara Municipal. Não podemos chegar do jeito que chegaram os aeroportos, e depois portarias serem baixadas pelo Ministério da Aeronáutica, pelo DAC e pela ANAC, determinando rebaixamento de gabaritos.



Posso citar um exemplo típico. Saíram notícias publicadas em jornais e algumas portarias, falando sobre a insegurança em construções na cidade de São Paulo. Um exemplo que cito é do Banco do Estado de São Paulo e do Banco do Brasil, no centro da cidade, que estão há anos construídos. Eles teriam de rebaixar o seu gabarito.

Pegamos, como exemplo, o Tribunal Regional do Trabalho, situado na Avenida Consolação. Quanto a ele, também estão falando em rebaixamento de gabarito.

Estamos em frente ao Aeroporto de Congonhas. O Sindicato dos Aeronautas também falam em rebaixamento de gabarito.

Moro na Vila Miruna. Lá há quatro prédios. Três deles estavam com a posição de rebaixamento de gabarito. O que não pode acontecer é esse jogo da Aeronáutica, em dizer que nós determinamos a posição, e todos têm de cumprir.

Oras! Ninguém conhece esse tipo de posição. Precisamos participar e construir juntos. É imperiosa essa união e integração, para que possamos também ouvir cidadãos que moram na cidade.

É importante que Brasília deixe de decidir em gabinetes refrigerados, e passe a ouvir a população. Isso é de fundamental importância!

A Prefeitura Municipal de São Paulo, durante muito tempo, não buscou entrosamento e parceria com a União. São órgãos, entes independentes, mas há necessidade de haver união para haver tomada de decisões.

Na audiência pública que houve, na Comissão de Estudos sobre o Aeroporto, abrangemos a discussão sobre helicópteros. Há uma consulta pública, e a Prefeitura entende ser emergencial uma questão que está, desde fevereiro, em consulta pública. Já estamos no final do ano.

O Governo já protocolou o Plano Diretor Estratégico. Onde está a comunhão dessa discussão? Não sei se está havendo acordo, união e integração entre autoridades federais e municipais.



O eco da população é a Câmara Municipal. Não estamos ouvindo e nem sabendo de absolutamente nada. É importante avançarmos. Esses quatro projetos de lei mostram exatamente a preocupação da população em relação a esse grave problema, o barulho, como bem disse o Sr. Chico Whitaker. Alguns que moram ou têm amigos que residem perto de helipontos sabem a tragédia que é de manhã e à noite. Pessoas não conseguem dormir. Sequer conseguem conversar dentro de suas casas.

É importante que possamos discutir essa questão. Há um planejamento da nossa cidade. Ele tem de ser acatado por autoridades federais, sob pena de continuarmos nesse desordenamento urbano, a nossa cidade.

Aproveitando a presença das autoridades da Aeronáutico, faço um apelo, para que possamos, efetivamente, trabalhar, e quem sabe, até colocarmos, no plano Diretor Estratégico, que está, na nossa Casa, um capítulo, já dando uma linha, iniciando a discussão da integração entre esses dois entes. Só assim, poderemos disciplinar o tráfego aéreo sobre a nossa cidade.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Há algum representante do IV Comar, da Aeronáutica e da Associação Brasileira de Pilotos que gostaria de fazer uso da palavra?
(Pausa)

O SR. OEL TADEU DE CARVALHO – Sou diretor de segurança de Vão da Abrap, Associação Brasileira de Pilotos de Helicópteros de São Paulo. A Apesp(?) transformou-se em Abrap agora.

Estamos acompanhando e participando de reuniões. Já participamos de reuniões com o pessoal do Movimento Defesa São Paulo. Em nossos encontros, já saíram algumas determinações.

Estamos tentando cooperar o máximo.

Parabenizo os projetos, porque eles contribuem para que possamos conviver, de forma harmônica, com a sociedade. Essa é a nossa intenção.

Elogio a iniciativa dos Srs. Vereadores e o trabalho desta Comissão. Agradeço o Sr. Presidente, nobre Vereador Dalton Silvano, e os nobres Vereadores Chico Macena e Aurélio Nomura.

Tanto a ABAG quanto a Abrap lamentam profundamente esses acidentes que vêm ocorrendo. Em trinta anos de aviação, nunca vi, em minha vida, três acidentes de helicópteros ocorrem em duas horas. Isso é um absurdo! Já constatamos inclusive – não posso dizer oficialmente – que há muitas semelhanças nesses acidentes.

Eu, como segurança de voo, participo inclusive do IHST, que é um time internacional, cujo propósito é reduzir em 80% os acidentes não só aqui no Brasil, mas no mundo inteiro. Nós participamos disso, e podemos, perfeitamente, conviver juntos.

Eu sou de acordo com a filosofia do Movimento Defenda São Paulo de que maioria deve ser privilegiada. Como disse anteriormente, eu também tenho família, convivo com a cidade, com o trânsito, com todos os problemas de São Paulo. Viver em São Paulo é perigoso, independente de avião, helicóptero, é perigoso. No final de semana, tivemos cento e poucas mortes nas estradas.

Não quero fazer uma apologia das estatísticas, evidentemente. As estatísticas mostram que helicópteros estão caindo mais este ano que ano passado, mas, evidentemente, aumentou o número de acidentes na medida em que aumentou a frota.

A maioria anda de ônibus, de trem, de metrô, e nem por isso foi restringido o uso de carro particular. Todos nós temos carro particular. Se fôssemos pensar única e simplesmente na maioria, todos nós famos deixar o automóvel em casa e passar a andar de trem, de metrô e ônibus. Mas conseguimos fazer um corredor de ônibus, conseguimos o convívio harmônica da população que usa carro com a que usa transporte público.

Essa é a tônica dos senhores, nós concordamos, estamos querendo participar e colaborar, principalmente. Temos um programa chamado fly neibohr (?), utilizado internacional, nos Estados Unidos, em países mais desenvolvidos, no qual técnicas de voo conseguem



diminuir muito o ruído da cidade.

Não sei se há representantes da Lapa presentes, mas tínhamos uma rota que passava em cima da Lapa. Graças às indicações do Movimento Defenda São Paulo, conseguimos entender que aquilo estava realmente errado, e poderíamos desviar. Fizemos várias reuniões com o pessoal do DECEA, pessoal de rotas aéreas, e conseguimos desviar. O problema é colocar em vigor. Vocês sabem que falar é uma coisa, mas colocar em vigor é muito diferente.

Independente disso, nós, da Associação, fizemos o quê? Eu ia até mandar um email para explicar para o Movimento Defenda São Paulo, mas vou falar em público. Fizemos um pacto entre os pilotos de helicópteros, já antecipando a nova rota, para que não passassem em cima da área da Lapa. A repórter me ligou e observou que já havia diminuído em muito o movimento na Lapa. Só com um fórum que trabalhamos, e a comunicação com todos os pilotos, conseguimos, rapidamente, desviar o tráfego da Lapa para um outro local.

Assim, esperamos colaborar, independentemente da aprovação ou não da lei. Enquanto ela não é aprovada, já adiantamos, para já colaborar. É essa a idéia, sentar, conversar, negociar, para que fique bom para todos nós.

Agora, não podemos deixar que a aviação de helicóptero seja inviabilizada. Por exemplo, se diminuirmos muito o número de helipontos, os pousos irão se concentrar em outros locais. Então, aquele local que eventualmente fazia um pouso de helicóptero passará a ter um movimento muito maior. O pessoal que mora no local criará uma outra comissão, tipo "Movimento Defenda São Paulo II", que irá restringir aquela área. Então, temos de fazer normas, mas ter a idéia de que quanto maior o número de helipontos existentes, menor a densidade de pousos.

De qualquer maneira, estamos à disposição. Agradeço pelo tempo de vocês. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) - Pergunto se mais alguém quer fazer uso



da palavra.

O SR. JOSÉ MOACYR RIBEIRO - Bom dia a todos. Sou oficial de engenharia da reserva da Aeronáutica, trabalhando atualmente na ANAC como instrutor técnico. Tenho participado de algumas reuniões na Câmara com o nobre Vereador Farhat, referente a alguns procedimentos de heliportos e aeródromos no município de São Paulo.

Queria só colocar algumas observações. O trabalho que fizemos com o Vereador Farhat evoluiu bastante e na ANAC nós nos prontificamos e estamos abertos aos acertos. Estamos aguardando uma posição da Sempla para fazer reuniões e pequenos acertos a fim de evitar problemas de ingerência de competências.

Temos de trabalhar em conjunto, cada um na sua área, para atender um objetivo comum, a comunidade de São Paulo. Esse é o objetivo primordial.

Quero fazer um breve comentários sobre os comentários aos projetos de lei.

Uma análise antiga do DAC, hoje ANAC, identificou alguns conflitos. Não sei identificar quais são hoje, conflitos sobre competência de área de atuação da União versus Município. Estou levando uma cópia, vou repassar isso ao Jurídico da ANAC, para ver se em tempo ainda pode identificar para que possamos, futuramente, evitar algum conflito. Até aquele equipamento que for notificado, ele pode ter um suporte jurídico para considerar isso inviável. A idéia é que tudo funcione, de acordo, dentro das legislações: Federal, Estadual e Municipal.

Agora um detalhe sobre obstáculo. Não é área da ANAC, é área de competência do comando da Aeronáutica, ainda, pelo que sabemos não deve mudar, vai ficar no âmbito do V Comar e do Decea - Departamento de Controle do Espaço Aéreo, o controle dos obstáculos externos aos aeroportos externos, aos heliportos. Os heliportos públicos terão de ter sua zona de proteção preservada, assim como os aeródromos. No caso citado pelo senhor, Vereador, referente a alguns obstáculos, Banco do Brasil, Banespa, tal, o que acontece? São obstáculos cadastrados. Eles existem, mas não são obstáculos que interem na zona de aproximação dos aeródromos, pelo menos na minha época era assim que eu interpretava, se consta de uma



carta, estão acima de uma cota que ali deveria estar, por exemplo, dez metros mais baixo tal, mas eles não interferem na segurança e na rota. Mas eles têm de ser inseridos, ser balizados, talvez uma sinalização fleches, sinalização etc...

O SR. AURÉLIO NOMURA - Logo depois do acidente, baixou uma portaria de agosto de 2006, onde cita inúmeros obstáculos e dentro, quando ele fala em "obstáculos existentes" ele coloca um parágrafo que diz o seguinte: "A existência dos obstáculos mencionados ainda que tolerados provisoriamente não se justifica a implantação de qualquer outro, mesmo a sua soma, tendo em vista à necessidade de removê-los, conforme estabelece o parágrafo 1º tal..." Na realidade não está claro essa portaria ou ela vai ter de ser removida. A dúvida que paira é que fala em remoção.

(NÃO IDENTIFICADO) - Eu interpretava como obstáculo simplesmente cadastrado que serve até como sinalizador, balizador, mas ele é um obstáculo, mas não interfere. Isso aí, logicamente, que é alguém do Decea que não está aqui, não sei se algum colega do serviço de engenharia que não é área de tráfego aéreo, os colegas que estão ali, da área de registro e homologação de aeródromos e helipontos, mas talvez alguém do tráfego aéreo para expor isso, seria interessante, talvez alguma reunião, um esclarecimento.

O caso de curva de ruído. A Legislação da aeronáutica, ela visa o seguinte: são três curvas de ruído: curva, curva dois e curva três, vale para Aeródromo, de modo geral. a curva ela é totalmente restritiva. Ou seja, não posso residência, não posso hospitais, não posso escolas. Posso alguma coisa, por exemplo, agrícola desde que não atraia pássaros, posso cemitério, ou seja, esse tipo de atividade é permitido na portaria 141, feita em conjunto pelo antigo DAC e DPV hoje, Decea. Na curva 2 é possível se implantar residência, escolas, desde que tenham tratamentos acústico. Este tratamento acústico quem vai definir é o antigo DAC, hoje ANAC que vai dizer: aqui é possível construir uma edificação desde que tenha uma redução de tantos decibéis. E a curva três que é liberada. Aquela residência ou edificação que tiver na curva três de ruído, ela nem precisa de aprovação no âmbito da ANAC, ela está



liberada, automaticamente. O que vemos é o seguinte. Acho que aí falta, é um pouco de comunicação às vezes, que citaria até um exemplo, foi curiosidade minha, não posso oficializar mas comecei a pesquisar, após ao acidente da TAM, quantos projetos foram aprovados pela ANAC no entorno da curva 1 de ruído. Os dados que tive, não sei se vou conseguir mais, é que cerca de, nos últimos dez anos, teve uma aprovação por ano, no âmbito da ANAC, ou seja, precisaria ter um controle maior tanto da subprefeitura, e exigir que na curva 1 de ruído tem de ser aprovado pela ANAC. Provavelmente vai vir um expediente, dizendo: olha, pode! Mas o tratamento vai ter de ser tal, que tenha tantas redução de tantos decibéis. Isso está na nossa legislação, e está disponível e que não há conflito quando a Prefeitura do Município de São Paulo é mais restritiva do que isso. ou seja, se a Prefeitura do Município de São Paulo restringir mais ainda, não há problema algum.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Temos aqui um buraco negro dentro do plano diretor regional, que é a área de Moema. A localização ela pega, mais ou menos na Av. Indianopolis até a Av. Bandeirantes, até aquele Motel que foi interditado. O projeto apresentado pelo Sr. Prefeito, ele não tem limite de gabarito. Você pode construir até 50 andares na região. O que estou falando, é que está faltando essa reunião. Nessa mesma região onde tem aqui indicado na Miruna de quatro prédios existentes, três com necessidades de rebaixamento, estão sendo construídos no entorno mais de 10 prédios.

Então, o que estou querendo dizer, na realidade, é que está faltando entrosamento e parceria, para que possamos avançar.

Nada melhor do que começarmos a dar algum tipo de diretriz, até para resguardarmos a segurança aos moradores, à população, e à aviação. Podemos criar algumas diretrizes, para serem incluídas no Plano Diretor Estratégico. É a base que vai reger o uso e ocupação do solo e o zoneamento da cidade de São Paulo. É aí que podemos iniciar os trabalhos. Depois vamos adicionar mais coisas em leis complementares.

O SR. CHICO MACENA – Primeiro, não há conflito de competências.



Já falei, na comissão de estudos, que há uma legislação municipal clara, dizendo que a lei de uso e ocupação de solo, reconhecida pela ANAC, Aeronáutica e pela Infraero, é atribuição municipal.

Então, definir usos permitidos, em cada pedaço do território do município, é atribuição do município. Dois, a aprovação de qualquer equipamento privado... Estou reforçando a palavra privado, porque se excluem dessa legislação alguns equipamentos públicos federais. Qualquer equipamento privado tem de passar por uma aprovação, na Prefeitura, respeitando o Código de Obras e a Lei de Uso e Ocupação do Solo. Inclusive, há certificação da regularidade da primeira aprovação do projeto e depois a expedição do habite-se, para que o equipamento possa funcionar de forma regular.

Terceiro, estabelecidos, no Plano Diretor do Município de São Paulo, que parâmetros de incomodidade que dizem respeito, neste caso, a ruído, odor e outros que afetam diretamente à cidade, são também atribuições do município. Essas definições são claras.

Nos documentos da ANAC, inclusive na portaria que citei, há esse reconhecimento. O Sr. Luís Casumi Miada assina um documento que diz que quando a ANAC é formalmente comunicada por um poder municipal, sobre existência de aeródromo ou heliponto privado, em desacordo com a legislação afeta à legislação municipal a esta área de Governo, as operações poderão ser restringidas ou até mesmo ser cancelado o registro daquele equipamento.

O documento continua dizendo que a proposta de limitação de horário gera um grande debate. Talvez essa seja a única divergência que temos em termos de competências a respeito da ANAC. Ela diz que a competência de estabelecer horários é sua.

Em se tratando de equipamento privado que exija licença da Prefeitura, esta tem competência jurídica inclusive para estabelecer horários, mas, mesmo nessa questão, a ANAC diz que a proposta de limitação de horário de operação de helipontos privados será implementada por ela, após receber da Prefeitura Municipal informações sobre áreas que estão sujeitas a restrições especiais. Aí se excetua o caso de segurança, emergência etc.



Qualquer parâmetro de incomodidade, qualquer quadro de ~~parâmetro para uma~~ determinada zona ou para um determinado equipamento, a ser instalado pela Prefeitura, significa uma restrição especial.

Temos de buscar convivência harmoniosa de todos os modais da cidade de São Paulo ou de qualquer equipamento. Isso vai possibilitar o desenvolvimento econômico da região. Temos de ter parâmetros para essa convivência, porque ela não diz respeito apenas aos meios de transportes, como também o habitar, dormir, estudar e trabalhar na cidade, além de áreas de lazer.

Instrumentos de restrições podem e devem ser implementadas quando são destinados a promoverem harmonia. O rodízio de automóveis é um instrumento de restrição. O corredor exclusivo de ônibus, quando se tira uma faixa da via pública e dizem: “Nessa faixa, não vai circular automóveis.” é outro instrumento de restrição ao uso individual do carro.

Acho que deveríamos aumentar restrições ao uso do carro na cidade de São Paulo. Não tenho nenhuma preocupação com essa minha defesa impopular. Por quê? Porque temos de buscar, no caso dos helicópteros e da aviação geral, parâmetros de mobilidade, mais parâmetros que dizem respeito ao conforto geral da Cidade, dos usuários e dos moradores da Cidade. Essa tem que ser a nossa referência principal.

(NÃO IDENTIFICADO) – Só para concluir, esse expediente enviado pelo Superintendente, para mim, ele não deixa dúvidas realmente. Ele diz o seguinte: a Prefeitura vai definir, através do zoneamento, as restrições, e a ANAC vai fazer as providências necessárias através das suas portarias, para que seja publicado nos órgãos... Ou seja, se um heliponto não opera à noite, ele tem que estar no chamado Rotaer, que é a operação visual diurna. É disso que ele necessita, e a Prefeitura vai ter que dizer que no zoneamento não é permitida operação após as 22 horas, restringindo-se aos hospitais etc. É nisso que, em resumo, que expediente citado está conflitante. E a ANAC está à disposição para a realização de reuniões propostas pela Sempla para que a gente feche os detalhes e acerte os



pormenores para trabalharmos em conjunto.

Era o que eu tinha a dizer. Obrigado.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Presidente, só complementando o que o Vereador Chico Macena falou. Quando ele fala das questões ligadas ao uso e ocupação do solo, ela está ligada, como competência privativa do Município na própria Constituição. Então, é bom que isso fique claro.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Tenho procurado, qualidade de Presidente, ouvir, pois não sou especialista na área e sempre evito, nobre Vereador Chico Macena... Até porque, se eu não evitar, o nobre Vereador está prontinha para rebater. Mas quero concordar com a tese do nobre Vereador Aurélio Nomura de que realmente... Não quero citar Governo municipal, estadual, federal. No meu entendimento, vivemos, sim, uma crise de competência. A partir do momento em que os fatos estão sempre atropelando as decisões, bastou haver um acidente que começamos a perceber a tamanha confusão na questão da competência – o que compete a quem. Se pegarmos o projeto do Plano Diretor, ele não define claramente a questão das competências exclusivas. Refiro-me ao cone de Congonhas. A normatização daquele cone é feita por uma portaria. Saiu uma portaria que está sendo seguida e que envolveu, inclusive, essa questão do prédio do Oscar Maroni. Quer dizer, uma portaria definiu as atividades permitidas, e essa portaria pode ser revogada ou modificada, sem a competência – pelo menos no meu entendimento – do Poder Executivo. Então, qual a relação? Quando há um acidente, todos eles ficam saber quem são os culpados. Há até uma declaração de um comandante da Aeronáutica, cujo nome não me lembro, segunda a qual o objetivo da Aeronáutica não era achar os culpados. A primeira coisa que há, quem é o responsável? É a ANAC, é a Infraero, é o piloto, é a máquina? Isso, no meu entendimento, é por falta de uma definição de competências.

Eu estudei, dentre outras coisas, Administração de Empresas, segunda a qual você tem uma definição das funções. E aqui não temos, tanto é que há uma confusão aqui.



Vereador Aurélio Nomura, entendo que Plano Diretor é principal instrumento legal para se definir essas competências, inclusive do ponto de vista das incomodidades, como toda hora frisa o nobre Vereador Chico Macena. Tivemos aqui uma Comissão de Estudos há uns dois, três anos. Esse é outro fato: esta Câmara Municipal procura dar sua contribuição, mas que, no meu entendimento, é limitada. Na verdade, a Câmara Municipal acaba ficando à mercê das decisões superiores. Há, sim, uma crise de competência, de definição exata e concreta de funções, pelo próprio Presidente da República, invariavelmente, que, numa situação caótica como a que vivemos, com o desastre, acabou alegando desconhecer o que estava acontecendo nos aeroportos. Recordo-me, inclusive, que o Vereador Paulo Frange, que foi, se não me engano, relator de uma Comissão de Estudos de dois, três anos, já citava a falta da pista de escape. E não há solução de continuidade. A Câmara estuda o problema, traz as autoridades, os especialistas falam e não temos a continuidade. Mas bastou acontecer um acidente, a matéria volta à tona. Também temos de assumir a nossa culpa: são três projetos de lei de 2003, que já deveriam ter sido levados adiante. Agora, depois de todo esse tempo, estamos aguardando uma minuta do projeto do Executivo. Então, também temos a nossa responsabilidade. Acho que cada um, dentro de sua competência – municipal, estadual ou federal –, tem sua responsabilidade. Aí, Vereador Aurélio Nomura, no meu entendimento, tinha que haver uma definição, uma parceria, uma união para definir exatamente a responsabilidade. Concordo com o Vereador Chico Macena: o Município tem, sim, que ser o responsável por qualquer uso e ocupação do solo, inclusive aéreo – porque não deixa de ser.

Tem a palavra o Atílio. Depois, o engenheiro Alex.

O SR. ATÍLIO PIRAÍNO – Bom dia a todos e a todas., Vereador Dalton Silvano, Presidente desta Comissão, Vereador Chico Macena e Vereador Aurélio Nomura, parabéns pelo posicionamento dos três. Acho que é incontestável que o uso e ocupação do solo é competência do Município. Sou morador de Santana, a exatamente 700 metros em linha reta do Campo de Marte. Eu não estava em casa nesse domingo, quando, infelizmente, aconteceu

o acidente. Um dos prédios - pelo menos a UOL, na sua montagem gráfica, assim o demonstra – era o meu, Vereador Chico Macena. Eu acompanho há mais de 20 anos a movimentação do Campo de Marte. Durante 5 anos, voei helicóptero por força de ofício, na implantação de projetos habitacionais. A segurança é total, nunca tivemos problema; então, conheço do que vou falar.

Com relação à questão dos helicópteros, o que mais me preocupa como cidadão e conhecendo um pouquinho o assunto assim perante tantas autoridades que estão aqui, pelo número de horas de voo que tive durante esses quatro anos, o que mais complica a Cidade - acho que isso, o Defesa São Paulo deve identificar também – são os helicópteros que estão a serviço da imprensa. Sei que é muito antipático colocar isso, mas, às 12 horas, se você está na Aclimação e uma emissora de televisão vai entrar 20 minutos depois, o helicóptero já está pairando sobre o local e você, num raio muito grande, está sendo perturbado. No caso específico de domingo - há os sites como o Terra, o G1 -, tive a oportunidade de subir no heliponto do meu prédio – que já não o é mais, pois está fora de padrão – e comecei a fotografar a movimentação dos helicópteros que estavam a serviço da imprensa. Notei cinco ao mesmo tempo, num espaço físico que eu, como leigo, afirmo, não era seguro. Dois helicópteros quase se chocando. O vento que soprava àquela hora, às quatro e meia, cinco horas da tarde; eu, em cima do prédio, não conseguia me firmar para fotografar. Era uma máquina simples, e eu não conseguia. Imaginem as correntes de vento que há em cima do São Bento, quem é piloto sabe. Então, imaginem cinco desses helicópteros pairando, o barulho que fazem. Você não conseguia ouvir a televisão, você não conseguia ouvir o rádio, você não conseguia conversar dentro de casa. Sei que cobertura jornalística é importante. Mas, partindo desta Comissão de Política Urbana, passando para a Comissão de Estudos, solicito que fossem notificados os órgãos de imprensa, porque a culpa não é do piloto. Eu não tenho procuração do sindicato dos pilotos para falar, mas conheço pelo menos cinco pilotos de helicóptero, dos quais dois são amigos. Muitas vezes, o editor manda que ele se aproxime mais, pela briga de



audiência e pelas imagens exclusivas. Então, o piloto é forçado a fazer algumas manobras que, muitas vezes, não são de total segurança. E forçado por quem? Por um leigo que está na editoria da emissora determinando que ele faça isso para ter uma imagem melhor.

Tentei fazer essa denúncia no portal G1, que, infelizmente, é da própria Rede Globo, mas vocês vão ver as fotos, eles publicaram. Quem entende, vai ver que ali não tem montagem, foram feitas com uma máquina muito simples, Mavica, de disquete, não é nenhuma máquina eletrônica; vocês verão a distância a que os equipamentos estão. E mais grave que isso – quem pilota, sabe, e citei isso na Comissão de Estudos -: aquela região aonde o avião se dirigiu, o lado direito do Campo de Marte, principalmente aviões de bandeiras estrangeiras, ali é o cone de aproximação de Cumbica. De repente, você vê um 747 monstruoso, de carga, passando sobre os prédios, dando rasante nos prédios, no alto da Voluntários. Pode ser que esteja dentro do cone de aproximação, mas você nota nitidamente que, pelo tamanho, pelo ronco dos motores, aquilo é muito perigoso, pela proximidade do Campo de Marte. Nesse dia, as fotos foram omitidas pelo portal G1, nas quais eu registrei um 747 passando, os helicópteros parados e visivelmente na mesma direção, pode-se dizer. É claro que há a questão da profundidade, isso pode representar até 1 quilômetro; mas para uma cobertura jornalística ficar a 1 quilômetro de um cone de aproximação, eu, como leigo, imagino que não seja algo seguro.

Os helicópteros de utilidade pública, como os da polícia, de hospitais que atendem socorro, esses são os que menos perturbam. Acompanho muito de perto ali na Beneficência, onde sempre descem, mas muito rápido. Eles descem no Hospital do Servidor Público Municipal e na Beneficência e não causam tanto problema quanto causam esses helicópteros que fazem as coberturas de imprensa. A gente tem oportunidade de ver isso acontecer não no Brasil, mas no mundo inteiro. Mas acredito que, de alguma maneira, as emissoras tinham que ter uma responsabilidade social. Digo também que é competência do Município no sentido de fazer com que sejam cumpridas as normas também por eles. Não é porque eles são da imprensa que eles podem ter regalias, privilégios que estão prejudicando quem está embaixo.



Esse seria o comentário. E a solicitação à Casa, através da Comissão, no sentido de uma notificação às empresas para que não procedam dessa forma.

Não tive oportunidade de fazer medições, por meio de equipamentos.

O ruído provocado por helicópteros, seja Rede Globo ou pelo (ininteligível) 44, é um barulho ensurdecedor. Estamos acompanhando a notícia, e, às vezes, mas não conseguimos ouvir. Temos de aumentar o volume para escutarmos.

Quanto ao Campo de Marte, nobre Vereador Chico Macena, quero deixar outra sugestão. Não sei como ela poderia ser viabilizada. A Prefeitura normalmente tem competência de licenciar qualquer evento.

Shows aéreos que acontecem lá, já, no segundo ano do Campo de Marte, meu pai já me relatava um avião que caiu. Metade dele foi para baixo do lodo, que ficava no Campo de Marte. Neste ano, assisti à metade do *show* no terraço. Saí de casa com medo das manobras. Aquele não é mais um campo para realização de *shows* como está havendo. Um *show* aéreo, com um número de pessoas num lugar tão denso e populoso como aquele, é no mínimo um risco. O F-5 faz rasantes e a esquadrilha da fumaça faz manobras, além de outros aviões. Aquela é uma área muito arriscada.

O pessoal da área militar pode nos dar maiores informações sobre isso. As manobras que fazem lá são arriscadas. Ouvimos que, pelo mundo inteiro, quando há *show* aéreo, pode haver acidentes.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Tem a palavra o Sr. Alex de Magalhães, capital e engenheiro, representando o IV Comar.

O SR. ALEX DE MAGALHÃES – Bom dia a todos.

O IV Comando Aéreo Regional entende, conforme prevê o inciso 1º do artigo 24 da Constituição da República Federativa do Brasil, que direito urbanístico é matéria de competência concorrente, a ser legislada entre a União, o Estado, o Distrito Federal e os



municípios da nossa Federação.

O parágrafo único desse mesmo artigo disciplina que a legislação concorrente opera-se no âmbito de normas geral, no âmbito da União.

Entendemos perfeitamente que a Constituição prevê também que compete ao município o ordenamento do desenvolvimento urbano. A nossa Constituição deve ser interpretada de forma sistêmica. Compete sim ao município essa questão - Isso é claro - circunscritas as normas gerais emanadas pela União, pertinentes a essa matéria.

Nesse contexto, ressalto a relevância da colocação do nobre Vereador, sobre a importância de consolidarmos uma parceria entre a União e o município, para discutirmos a matéria, tendo em vista esse mandamento constitucional.

Ainda nesse contexto, registro uma relevância para nós, do Comando da Aeronáutica, que V.Exas. nos encaminhem esses projetos de lei, para que possamos emitir pareceres técnicos, por meio da Advocacia Geral da União, a respeito de matéria jurídica sobre tal matéria.

Muito obrigado pela atenção de V.Exas.

O SR. CHICO MACENA – Se não há habite-se, não vai funcionar.

(NÃO IDENTIFICADO) – O Movimento Defenda São Paulo e todas entidades, que são em torno de oito ou dez, que compõem o grupo de trabalho e vêm debatendo esse assunto, inclusive nesta Casa e fora dela, não são contra helicópteros e helipontos. Estamos discutindo aqui um marco regulatório compatível com o crescimento da cidade e com o crescimento acelerado que esse meio de transporte causa.

É possível convivermos com helicópteros e helipontos, desde que haja um marco regulatório, um pouco mais restritivo, em algumas áreas, e menos, em outras.

Há essa necessidade. Temos certeza de que é possível a sociedade civil, esta Casa e o Executivo fazerem esse trabalho junto com as autoridades da Aeronáutica competentes.



Como sugestão, a Câmara Municipal, por meio desta comissão e daquela que foi criada sobre os estudos do Aeroporto de Congonhas, poderia encaminhar ao Sr. Prefeito um ofício, solicitando a emergência que foi colocada sobre o assunto, para que S.Exa. encaminhe a matéria, e se S.Exa. não quiser mais discutir com a sociedade e outros atores do projeto do assunto, que, pelo menos, encaminhe a essa Casa tal matéria.

Aqui podemos fazer o debate para contemplarmos o Plano Diretor. Não vamos aguardar os acidentes ocorrerem para haver declarações, dizendo o que vão ver e fazer, ficando somente no C. Isso é incompatível com uma cidade como São Paulo.

Reforçamos o que foi dito pelo nobre Vereador Aurélio Nomura, como pelo Vereador Macena, com relação ao Plano Diretor, aos projetos que estão aqui em tramitação, e que eu acho que o primeiro documento é isso, cobrar a urgência que eles mesmos reconhecem que tem. Eu não sei qual é o número de acidentes ou o número de problemas a que vamos ter que chegar para ter um conflito ainda maior de competência, ou seja, desses equipamentos que são importantes, sim, para o desenvolvimento da cidade.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) - Com a palavra o Sr. Adalberto Febeliano, Vice-Presidente Executivo da Associação Brasileira de Aviação Geral.

Achei muito bom, pois, ao terminarmos a audiência pública dos projetos do lei, este plenário estava um tanto quanto tranqüilo, e de repente as pessoas manifestaram o seu desejo de se pronunciar. É importante para a Câmara Municipal ouvir a opinião das pessoas, não só da sociedade civil, mas de participantes desse processo que é a nossa cidade de São Paulo.

O SR. ADALBERTO FEBELIANO - Muito obrigado, Sr. Presidente. A Associação Brasileira de Aviação Geral queria fazer três comentários. O primeiro deles é que toda a sociedade está clamando por um projeto que discipline a construção de helipontos na cidade de São Paulo. Esse projeto realmente é necessário. Os próprios operadores de helicópteros reconhecem que é necessário; precisa haver esse disciplinamento.



Há dois aspectos que precisam ser levados em consideração. Primeiro, nós vemos que existem muitas iniciativas independentes. Há quatro projetos de lei na Câmara, mais um projeto de lei que está sendo elaborado no âmbito do Poder Executivo, da Prefeitura. É muito importante que eles sejam harmonizados, que se chegue a um texto comum para evitar um excesso de discussões sobre o tema. Então, vamos tentar chegar a um consenso, vamos envolver a Prefeitura, ver o que eles já discutiram com a sociedade, juntar com outras partes que têm os projetos de lei que estão aqui na Câmara, para que a gente possa ter um texto único, que, com certeza, vai ser um texto mais próximo do consenso, e, portanto, de aprovação mais fácil.

O terceiro tópico para o qual eu queria chamar a atenção é que nós precisamos diferenciar a capacidade administrativa e a capacidade legislativa da cidade de São Paulo, do restante dos municípios que nós temos no Brasil. Quando estamos falando nesse conflito de competências entre o Governo Federal e os Governos Municipais, nós sempre precisamos nos lembrar de que em São Paulo nós temos responsabilidade, sabemos como harmonizar a necessidade dos operadores aéreos com a dos habitantes. Mas, em outros municípios essa responsabilidade pode não existir. E isso pode vir a afetar a circulação aérea do país como um todo, em função de restrições municipais.

Então, realmente é importante que a gente acerte. E do ponto de vista da ABAG, a ABAG já defendeu isso mais de uma vez. A Prefeitura, a Municipalidade tem total autonomia para defender o uso do solo. E essa intenção, essa legislação, essa normatização do uso do solo tem que ser comunicada à ANAC. No processo de aprovação de um heliponto, é essencial que a ANAC receba da Prefeitura esse *input*, essa informação para que ela saiba se pode ou não pode construir o heliponto, e, se puder construí-lo, se deve ou não ser sujeito a restrições. As restrições podem ser de horário, de número de operações. Mas, de qualquer maneira, é importante que a Prefeitura se manifeste no processo para que, então, a ANAC, quando dá a sua aprovação, a sua licença de funcionamento, esta já esteja harmonizada com a legislação



autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 123	de 130
Processo 519/03	
Inamar A. de Sousa Jr.	
REG. 101204	

de uso do solo da Prefeitura. Isso é absolutamente fundamental.

A ABAG agradece a oportunidade de trazer mais esta contribuição.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) - Não há mais nenhum orador inscrito.

Antes de encerrar, quero dizer, Srs. Vereadores, que estou pedindo à nossa assessoria técnica uma cópia extra das notas taquigráficas que vou encaminhar para o Poder Executivo, aos cuidados do Sr. Prefeito, para que nós solicitemos urgência nesse projeto de lei que está tramitando. Aproveitando a contribuição da representante do Defenda São Paulo, através de quatro ou cinco projetos de lei de 2003 nós acabamos tirando aqui alguns resultados positivos, proveitosos. Eu participei, em 1999, da CPI da Máfia dos Fiscais - participamos, Vereador Aurélio Nomura. E no relatório final foram feitas diversas recomendações, inclusive para normatização de nova legislação. Assim como nesse relatório de dois ou três anos atrás, foi feita também uma Comissão de Estudos similar, foram feitas recomendações. Infelizmente, até por questões burocráticas e políticas, e até por questões de competência, os relatórios, não só das comissões de estudo, mas também das comissões parlamentares de inquérito acabam não tendo solução de continuidade. Lembro-me perfeitamente do pronunciamento do Vereador Paulo Frange quando aconteceu aquele lamentável acidente no Aeroporto de Congonhas, exatamente sobre a área de escape. Nós, pelo menos, procuramos fazer o mínimo. E quando eu disse que estamos procurando limpar essa pauta, acho que os relatores e os próprios autores, inclusive o próprio vereador que é muito dedicado, Vereador Chico Macena e Vereador Aurélio Nomura, podem conversar com o Líder do Governo, assim que chegar aqui o projeto do Executivo, para tentar fazer um projeto só.

Quero agradecer a presença de todos, participantes e convidados, Srs. Vereadores e a nossa assessoria sempre competente, a Assessoria Técnica da Comissão de Política Urbana.

Muito obrigado pela presença. Declaro encerrada a presente audiência pública.

REDISTRIBUÍDO
 Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora
Argelina Ratto
 Para relatar:
 Sala de Comissão - Ações Urbanas, Metrópolises e Meio Ambiente.
 Em: 26/03/09
[Assinatura]
 Presidente
 Obs. o prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º, artigo 63, do R.I

À SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
 termos do artigo 2º do Regulamento Interno.
 São Paulo, 07. 01 / 2009.

Inamar Alves de Sousa Junior *[Assinatura]*
 Secretário de Comissão
 RF - 101204

Segue ☒ juntado ☐ nesta data documentos
 e papel de informação rubricado ☒ sob folha
 nº 125
 Em: 07/01/2009
Aparecido Ferreira
 Assistente Parlamentar
 RF 101.075



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha n° 125
do processo 01-519 de 2003 07/01/2009

Aparecido
Aparecido Ferreira
RF 101075

SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Requisitado em 24/02/2005
Arquivado novamente em 07/01/2009
Com 125 fls.
O Funcionário

Aparecido
Aparecido Ferreira
RF 101075

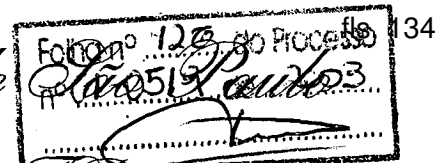
Segue(m) Juntado(s), nesta data,
documental(is) rubricado(s) sob
nº 120-135 e folha de Informação
sob nº 136 16/02/09

.....
José Roberto Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 100.702

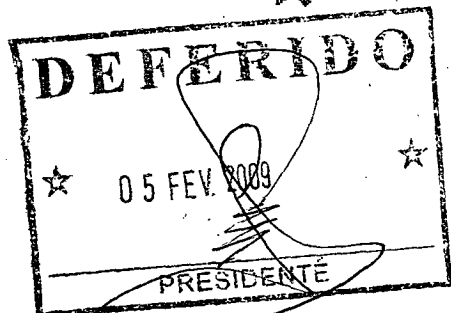


Câmara Municipal de São Paulo

Liderança do PTB



José Roberto Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 100.702

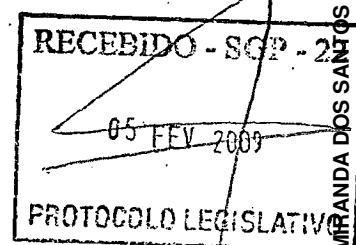
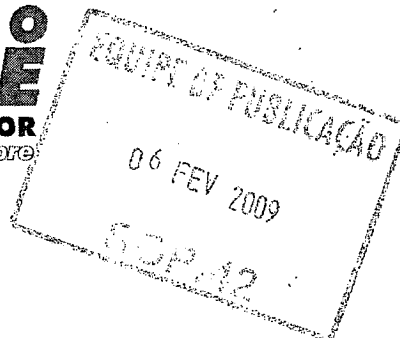


REQUERIMENTO

13 - RDS
13- 00049/2009

Requeiro à Douta Mesa, nos termos regimentais, que os seguintes projetos em listagem anexa, de autoria do Vereador Paulo Frange, sejam desarquivados e voltem ao tramite normal.

**CEL SO
JATENE**
VEREADOR
seriedade sempre



Seriedade Sempre

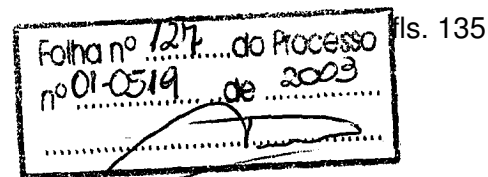
Viaduto Jacareí, 100 - 9.º andar - sala 914 - Cep 01319-900 - Fone: 3396-4505 - Fax: 3396-3940
e-mail: vereador@celsojatene.com.br site: www.celsojatene.com.br



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

45º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

26 de 1505
autuado em 30/09/2015 00:00:00.



José Roberto Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 100.702

São Paulo, 04 de fevereiro de 2009.

Memo PF 09/09

Liderança do PTB

Senhor ,

Solicito as dignas providências de V.Sa. no sentido de proceder o
desarquivamento dos Pls, lista em anexo.

Cordialmente,

PAULO FRANGE
Vereador

Folha nº 129 do Processo nº 01-0519 de 2003

PROJETOS DE LEI EM TRÂMITE

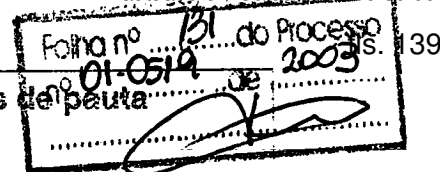
José Roberto Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 100.702

<u>Nº DA PROPOSIÇÃO</u>	<u>EMENDA</u>	<u>POSIÇÃO</u>
PL 1007/97	Sanitários químicos terminais de ônibus	aprovado em primeira discussão
PL 1008/97	Sanitários químicos eventos culturais	Condições de pauta
PL 1159/97	Loteria Municipal	aprovado em primeira discussão
PL 98/98	Quadro de Instrumentadores Cirúrgicos	SGP – recurso de inconstitucionalidade
PL 224/98	Projeto Saúde em creches	SGP – recurso de inconstitucionalidade
PL 225/98	Saúde Integral nas escolas	SGP – recurso de inconstitucionalidade
PL 307/98	Inutilização de seringas descartáveis	SGP – recurso de inconstitucionalidade
PL 410/98	Carteira de Identificação de doador de sangue	SGP – recurso de inconstitucionalidade
PL 63/99	Serviço Funerário gratuito aos doadores de órgãos	SGP – recurso de inconstitucionalidade

Folha nº 129 do Processo S. 137
 nº 01-0519 de 2003
 SGP – recurso de Inconstitucionalidade
 José Roberto Ferreira
 Assistente Parlamentar
 RF 100.702

PL 465/99	Detector de metal em lojas	SGP – recurso de Inconstitucionalidade
PL 466/99	Detector de Metal em casas de espetáculo	SGP – recurso de Inconstitucionalidade
PL 480/99	Programa de Atendimento à crianças com doenças respiratórias	condições de pauta
PL 582/99	Valorização do Trabalhador da Limpeza Urbana	SGP – recurso de Inconstitucionalidade
PL 636/99	Otávio de Almeida Ramos	SGP – recurso de Inconstitucionalidade
PL 119/2000	Repasse para APMs	Veto
PL 175/2000	Desempate em processos licitatórios	Condições de pauta
PL 257/2000	Altera o nome do CEMUCAN – para Pq. Santos Dumont	Condições de pauta
PL 84/2001	Manutenção de fachadas	Condições de pauta
PL 294/2001	Técnico de enfermagem	Veto Aceitar veto - carreira criada na Lei de reestruturação da saúde
PL 316/2001	Aparelhos geradores	condições de pauta
PL 317/2001	Aquecedores solares	condições de pauta
PL 390/2001	Prevenção de acidente doméstico	condições de pauta

PL 404/2001	Afonsina Megale	SGP – recurso de Inconstitucionalidade
PL 552/2001	Permissão de uso	aprovado em primeira discussão
PL 727/2001	Catraca Livre	Veto
PL 139/2002	Teste da Orelhinha	Aprovado em primeira discussão -
PL 5/2002	Plano de parceria	condições de pauta
PL 183/2002	Unidade de saúde aberta nos fins de semana	condições de pauta
PL 184/2002	Guarda de motocicletas	condições de pauta
PL 204/2002	Ouvidoria de Saúde da Mulher	condições de pauta
PL 232/2002	Farmácias	Política urbana
PL 236/2002	Cercas energizadas	Finanças e Orçamento
PL 287/2002	Utilização de chapas de aço	condições de pauta
PL 304/2002	Café na merenda escolar	condições de pauta
PL 317/2002	Grande Prêmio	condições de pauta
PL 361/2002	Isenção de ISS grande prêmio	condições de pauta
PL 366/2002	Código de Vetores	Administração Pública
PL 367/2002	Airbag	Veto
PL 387/2002	Comercialização de produtos	aprovado em primeira discussão
PL 402/2002	Caixa de custeio escolar	aprovado em primeira discussão – verificar possibilidade de retirada – aprovação do PTRF
PL 409/2002	Profissional de química	Veto



PL 484/2002	Banco de Voluntários Municipal	condições de pauta
PL 603/2002	Farinha de mandioca	condições de pauta
PL 635/2002	Comissão Municipal de Bioética	aprovado em primeira discussão
PL 646/2002	Viaduto Dolores Baldi	Política urbana
PL 652/2002	Cesta de natal	condições de pauta
PL 667/2002	Hidrômetro	Finanças e Orçamento
PL 713/2002	Fundo Municipal de Habitação	condições de pauta
PL 170/2003	Conveniadas	condições de pauta
PL 171/2003	Gratuito	condições de pauta
PL 172/2003	ISS	Finanças
PL 206/2003	Enfermeiras - rodizio	condições de pauta
PL 207/2003	Celular - bancos	SGP - recurso
PL 214/2003	ISS -- habitação de interesse social	SGP - recurso
PL 236/2003	ISS -- Pessoas submetidas a transplante	Finanças
PL 237/2003	Hepatite C	Recurso parecer de inconstitucionalidade
PL 239/2003	Programa de Apoio à pessoas submetidas a transplante	condições de pauta
PL 290/2003	Biomassa de banana verde	condições de pauta
PL 318/2003	Terapia de Nutrição Enteral	condições de pauta

Folha nº 132 do Processo nº 01-0514 de 2003 fls. 140

.....

PL 319/2003	Hora de lazer no horário de verão	condições de pauta
PL 365/2003	Humanização do Parto	condições de pauta
PL 402/2003	Acesso dos engenheiros	Falar com Ignácio – não está na APL
PL 409/2003	Estacionamento junto a hotéis	condições de pauta
PL 415/2003	Taxi Verde	SGP – recurso
PL 416/2003	Medidas que impedem a troca de recém nascidos	condições de pauta
PL 462/2003	Acesso dos engenheiros, corretores	Veto
PL 465/2003	Altera Lei 13.321/2002	condições de pauta
PL 519/2003	Helipontos e Helipontos	Política urbana
PL 859/2003	Ponte do Jaguaré	condições de pauta
PL 209/2004	Ambulatório médico - CEU	Administração pública
PL 285/2004	Taxi para portadores de deficiência	SGP – recurso
PL 319/2004	Isenção de tarifa - idosos	aprovado em primeira discussão
PL 372/2004	Rodizio de veículos Oficiais de Justiça	condições de pauta
PL 106/2005	Relatório das autarquias	condições de pauta – recurso do governo
PL 121/2005	Combustível adulterado	Justiça

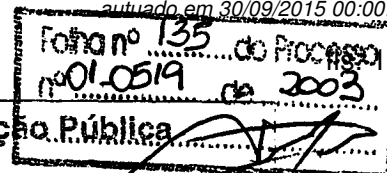
José Roberto Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 100.702

Folha nº 133 do Processo nº 01-0519 de 2003 141

PL 514/2005	Recepção Pró-ativa	condições de pauta
PL 528/2005	Dia da Assistência Social	condições de Pauta – José Carlos de governo Assistente Parlamentar RF 100.702
PL 769/2005	Dia do Deficiente Auditivo	condições de pauta – recurso da bancada PT
PL 799/2005	Artesanato	Educação
PL 48/2006	Travessa Regina Dimov	Condições de pauta
PL 199/2006	José Martins de Oliveira	Justiça
PL 204/2006	RPPN	Justiça – Inconstitucionalidade Relator Vereador Antonio Carlos Bezerra
PL 293/2006	Pesquisa Clínica	Aprovado em 1º discussão
PL 304/2006	Relatório de prestação de contas saúde	Condições de pauta – recurso do governo
PL 305/2006	Máquina de débito automático	Veto
PL 308/2006	Abertura de shows com cantores nacionais	Condições de pauta – recurso do governo
PL 405/2006	Radar	Finanças e Orçamento
PL 545/2006	Subprefeitura José Bonifácio	Política urbana
PL 580/2006	Identificador de deslocamento emergencial	Justiça
PL 635/2006	Feira Internacional do Turismo	Condições de pauta – recurso do Governo
PL 678/2006	Plano Municipal de Drenagem Urbana	Política urbana

PL 702/2006	Praça Guilhermino Augusto Alves	Justiça
PL 703/2006	Programa HPV	Justiça
PL 704/2006	Balanço Social das Organizações sociais	Condições de pauta
PL 024/2007	Imposto - Deficientes	Justiça
PL 141/2007	Prevenção gravidez precoce	aprovado em primeira discussão
PL 239/2007	PMMC - Pol. Munic. Mudanças Climáticas	aprovado em primeira discussão
PL 399/2007	Multas em locais de reunião	aprovado em primeira discussão
PL 400/2007	Controle de poluição sonora	Veto
PL 533/2007	Alteração PRE Sub Sé	Justiça
PL 676/2007	Diário Oficial da Cidade Eletrônico	aprovado em primeira discussão
PL 739/2007	Normas gerais de convênio	Justiça - ilegalidade propor em 2009
PL 802/2007	Alteração lei de licitações eng. de seg.	ilegalidade - Propor em 2009
PL 803/2007	Eng. De Seg. em eventos	Condições de pauta
PL 837/2007	Levantamento epidemiológico aterros	Justiça
PL 15/2008	Incentivo lojas maçônicas	Justiça
PL 217/2008	Formação 2011 - rede conveniada	Justiça

José Roberto Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 100.702



Administração Pública

José Roberto Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 100.702

PL 304/2008	PTRF – cesta pedagógica	
PL 355/2008	Praça Alexinda Rosa Magalhães	educação
PL 356/2008	PTRF – merenda escolar	Justiça
PL 357/2008	PTRF – material escolar	Justiça
PL 358/2008	PTRF – uniforme escolar	Justiça
PL 359/2008	PTRF – transporte escolar	Justiça
PL 420/2008	Transferência de potencial construtivo	Condições de pauta
PL 421/2008	Altera lei 14.242/2008	Condições de pauta
PL 529/2008	Vila Recanto das Árvores	Justiça
PL 590/2008	500 milhas de Interlagos	Justiça
PL 611/2008	Dia do maquilador	pesquisa



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº **136**

do processo nº **01-0519** de 200**3** **16, 02, 09** (a)

José Roberto Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 100.702

À SGP.33 – Sra. Supervisora:

Solicito o desarquivamento do processo assinalado no requerimento retro para volta à tramitação.

.....**12**...../**02**...../2009

Ângela Bordin Andreoni
Secretária de Apoio Legislativo
SGP. 2

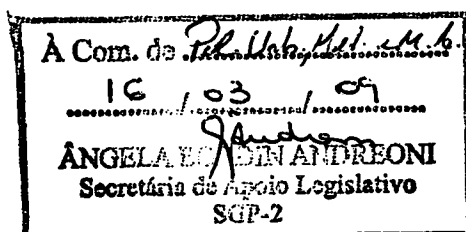
À SGP.2 - Senhora Secretária,

Conforme solicitado pelo RDS Nº 13 – **49**...../2009, segue o presente expediente, para volta à tramitação.

Atenciosamente

SGP.33 em, **16** de **02** de 200**9**.

Viviane Ferreira Pó
Supervisora Arquivo Geral
SGP.33



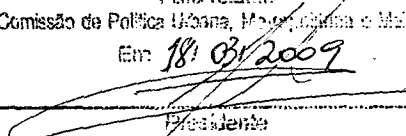
CPJ

Recebido na Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente

fls. 145

Em 17/03/09 às 14:00 h

Marcel Alves de Sousa Junior 
Secretário de Comissão
RF - 101204

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora
<u>CHICO MACENA</u>
Para ciência.
Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.
Em 18/03/2009
 Presidente
Obs: o prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º, artigo 63 do R.I.