

## **ATA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA – 02 de Abril de 2007**

### **OBRAS NA PISTA PRINCIPAL DO AEROPORTO DE CONGONHAS – S. PAULO**

Aos dois dias do mês de abril de dois mil e sete, às catorze horas, instalou-se a audiência pública convocada para discussão das medidas a serem tomadas em função da interdição da pista principal de pouso e decolagem (17R/35L) do Aeroporto Internacional de Congonhas - SP, para a realização de obras de recuperação, planejadas pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO), compondo a mesa a Dra. DENISE ABREU, Diretora da ANAC, o Sr. LUIZ MIYADA, Superintendente de Infra-Estrutura Aeroportuária da ANAC, o Sr. MÁRIO GUSMÃO, Superintendente de Serviços Aéreos da ANAC, o Sr. MARCOS TARCISIO MARQUES DOS SANTOS, Superintendente de Segurança Operacional da ANAC. Iniciada a audiência pública, Dra. Denise, cumprimentou a todos e apresentou o objetivo principal da reunião de coletar as sugestões e comentários de todos os interessados, sobre as obras da pista principal de CGH e suas conseqüências para todos os usuários do sistema, fazendo um histórico da intervenção da pista que culminou na presente necessidade de obras para a reforma da pista principal. A Dra. Denise esclareceu que as contribuições já encaminhadas e as que seriam expostas no transcorrer da audiência serão avaliadas pela ANAC e pelos demais órgãos intervenientes no processo, estando planejada a realização de nova audiência no próximo dia 12 de abril para apresentação dos resultados das avaliações. Também introduziu os trabalhos o Sr. JOSÉ CARLOS PEREIRA, Presidente da INFRAERO, salientando a disposição de apresentar todos os aspectos técnicos envolvidos na obra, para apreciação dos presentes. O Sr. José Carlos afirmou que a INFRAERO providenciará a contratação emergencial de empresa para a execução das obras na pista principal do Aeroporto de Congonhas, de modo que a mesma tenha início imediatamente após o término das obras na pista auxiliar. Dada a palavra ao Superintendente de Infra-Estrutura, Dr. MIYADA, foi feita uma retrospectiva da intervenção em Congonhas, com fase preliminar na pista auxiliar e prestes a iniciarem-se as obras na pista principal já agora em maio, segundo informa a INFRAERO. Consulta está divulgada desde fevereiro, tendo sido a Audiência

Pública marcada inicialmente para 19 de março e adiada para a presente data. O foco da discussão foi a continuidade dos serviços de operação em Congonhas, com divisão da capacidade operacional da pista auxiliar entre os diversos segmentos durante o prazo aproximado de 45 dias. Outro foco foi o horário de funcionamento do aeroporto. A presente oitiva será essencialmente técnica e também colherá as propostas e sugestões dos setores envolvidos. Haverá uma redução de capacidade operacional, em virtude do menor tamanho da pista auxiliar, durante as obras na pista principal. Aguarda-se manifestação dos diversos segmentos envolvidos. Convidado à mesa TARCÍSIO SANTOS, Superintendente de Segurança Operacional da ANAC, manifestou a relevância desta discussão sob o aspecto operacional, devendo haver um trabalho coordenado, visando à garantia da segurança das operações, que foi sempre a marca da nossa aviação no cenário internacional. Natural que a *performance* das aeronaves seja vista com um maior cuidado, baseado nos parâmetros das aeronaves, que não devem ser excedidos. Deve ser buscada a otimização dos equipamentos, o que é feito por todos os operadores, e não apenas pela ANAC, e estaremos dispostos a escutar todos os envolvidos. Busca-se o melhor resultado, sem extrapolar os limites que são colocados. Foi apresentado o Cmte. TAROKO, que está disponível para os esclarecimentos técnicos que se fizerem necessários. Chamado à mesa o Ten-Cel. GUSTAVO, representando o DECEA. Chamado à mesa o DR. MÁRIO GUSMÃO, Superintendente de Serviços Aéreos, que apresentou o DR. MARCILIO LINS, Gerente-Geral, e manifestou que se pretende coletar propostas para que, definidos os modelos de aeronaves, bem como a capacidade de movimento dos aeroportos, possamos promover reuniões para definir a capacidade operacional do aeroporto. Em princípio, deve ser seguido o mesmo modelo que foi adotado para a pista auxiliar, sendo que no horário de pico de movimento haverá exclusividade para a aviação regular. Definido o movimento que será possível, bem como a definição de que aeronaves irão operar, será estabelecida uma proposta de operação. Pela INFRAERO, o Eng. MÁRIO JORGE tomou a palavra, relatando que tem experiência na área de engenharia civil de construção de pavimentos, estando à disposição para os esclarecimentos necessários. Iniciada a exposição da obra a ser realizada na pista principal, esclareceu que as obras transcorrem normalmente na pista

auxiliar, sendo a tendência, exceto por influencia climática, que a obra esteja concluída no final de abril, podendo iniciar-se a obra na pista principal na primeira semana de maio. A idéia da INFRAERO é regularizar a situação geométrica da pista (grade longitudinal e transversal na pista). As pistas devem operar num coeficiente de atrito acima de 0,42, o que é obedecido, entretanto há problemas no aspecto geométrico da pista, com deformações em trechos, onde em período chuvoso a água demora um pouco mais a escoar. Não existe poça de água na pista, mas pontos de dificuldade de escoamento na pista, devido às imperfeições geométricas, que serão corrigidas na obra. Será necessária uma camada de regularização (camada de *binder*, asfalto menos denso, mais aberto, com teor de asfalto menor), em cima da qual será colocada a camada de rolamento, com todas as características necessárias de atrito, procedendo-se depois ao *grooving*, que são ranhuras na pista que facilitam o escoamento. O que mantém o atrito é a textura da pista, não o *grooving*, e esse atrito será garantido. Existem alças de ligação entre a obra da auxiliar com a principal, com acessos de uma à outra, construindo-se esses encaixes já agora durante a obra da auxiliar. Esse é um ponto crítico da execução: garantir-se a intersecção necessária entre as pistas para a realização das obras. Foi exibido um slide da topografia atual da pista principal, indicando-se o grau de remoção das camadas que será feita, a aposição de *binder* posterior (camada intermediária), mediante uso de instrumentos de precisão, num trabalho demorado e que exige muito cuidado, de forma a evitar problemas posteriores com a pista. Isso justifica a interdição da pista inclusive. Ao final, será lançada uma capa asfáltica, complexa, que exigirá praticamente uma dedicação exclusiva de usina, com as questões de transporte do asfalto no trânsito difícil de São Paulo. O ideal seria uma usina dentro do próprio aeroporto, mas isso não será possível. Após a capa asfáltica, será feita a sinalização horizontal da pista e a liberaremos ao tráfego. Haverá um tempo de cura do asfalto e será iniciado o trabalho de *grooving*, durante a noite, de forma a não haver problemas para a aviação. A capa deverá ter um atrito suficiente, para garantir a operação em dias de chuva, mesmo sem o *grooving*. O *grooving* é apenas um elemento adicional de segurança, sendo possível tal operação em dias de chuva mesmo antes de a sua implantação. Após o término do *grooving*, haverá duas pistas em funcionamento com total segurança, com expectativa de muitos

anos sem dificuldades ou problemas. O prazo de execução depende de vários fatores. Nossa meta será 40 a 45 dias para recolocação da pista em condições favoráveis. Será um trabalho de 24 horas corridas, sem interrupções. Dada a palavra ao CMTE. RONALD JENKINS, Diretor do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA), exibiu-se a evolução do terreno onde se situa o aeroporto de Congonhas desde a sua implantação por volta de 1939. As empresas aéreas operam nas pistas conforme as tabelas de desempenho existentes, dependentes de temperatura, vento etc., que já contêm coeficientes de segurança de 48% em situação pista molhada, e de 33% em situação de pista seca. Preocupam-se as empresas que as obras estejam concluídas até o final de junho, visto que a alta temporada tem início na última semana desse mês. Relatou que as empresas terão grandes dificuldades com a transferência para Guarulhos das operações em horários de pico, o mesmo ocorrendo com Campinas, para o atendimento dessa demanda adicional não atendida por Congonhas. Espera-se que a operação da capacidade remanescente com a interdição da pista principal transcorra sem problemas para os usuários, a exemplo do que já vem ocorrendo com a interdição da pista auxiliar. Manifestou satisfação com o cronograma de início de maio como início das obras na pista principal, encerrando-se em final de junho. Solicitam que durante as obras o aeroporto funcione de 5:30h às 00:30h, com tolerância de 15 minutos para permitir que aeronaves na área de terminal concluam suas operações, seja para pouso, seja para decolagem. Com a redução de *slots*, deverá ser transferido tráfego para Guarulhos, que precisará se adaptar à situação. Durante o período de 33 *slots*, que 30 sejam para a aviação regular, 03 para a geral, e, no pico, de 7h às 10h e de 17h às 20h, todos os 33 para a regular. Dada a palavra ao representante do Sindicato Nacional de Empresas de Táxis Aéreos (SNETA), Dr. FERNANDO ALBERTO, expressou que seu produto é muito precíval, devendo ser oferecido de imediato, sob pena de perda do cliente. Sua proposta é que o sacrifício seja dividido de maneira proporcional. Empresários têm manifestado sua preocupação com as dificuldades e os táxis aéreos estão em último lugar na prioridade de uso da pista e isso tem causado muitos prejuízos às empresas. Ressaltou a importância do setor, que atende presidentes e executivos de empresas de grande relevância para o país, reiterando o pedido de sacrifício proporcional para todos os envolvidos. Foi lida

manifestação do Vereador Dr. FARHAT, justificando sua ausência à audiência e informando que estava sendo representado pelo Sr. Celso Roberto da Conceição Ananias. Dada a palavra ao representante do SNA (Sindicato Nacional dos Aeronautas), Dr. CARLOS CAMACHO, manifestou que acompanha há tempos o problema de CGH e relata que, quando da derrapagem lá ocorrida, a aeronave dirigiu-se à área de grama, ao lado da avenida próxima. Sugere a contenção da aeronave através da implantação de concreto poroso, apesar de caro. Também manifestou preocupação quanto ao fato de que a INFRAERO considera que não há empoçamento na pista, pois na prática ocorre a perda do freio quando se passa pela água. Não é poça, mas dificulta a operação do avião, pois libera o freio. Entende que a INFRAERO deve liberar seu pessoal para a contenção dos conflitos na área de embarque e das companhias, de forma a garantir sua segurança. A seguir, com a palavra o Dr. ADALBERTO FEBELIANO, representante da ABAG (Associação Brasileira de Aviação Geral), foram apresentados dados que indicam que maio e julho são meses de alto movimento no aeroporto, sendo fundamental que as obras terminem antes do mês de julho. Demonstrou que a aviação geral nunca teve um percentual de utilização tão baixo do aeroporto. Com a redução adicional, vai se poder voar três, quatro vezes por mês. Necessitam manter o percentual de 101 slots diários, mesma quantidade de *slots* utilizada durante a interdição da pista auxiliar. Não há condições para reduzir ainda mais o espaço da aviação geral, apesar da capacidade estar reduzida para 33 slots com a interdição da pista principal. Em fevereiro, o aeroporto fechou por várias horas, sob alegação de pátio cheio, mas ocorre que a aviação geral não utiliza pátio. Seria desnecessária a proibição de operação da aviação executiva por falta de pátio, o que acarretou acúmulo de movimento. Tem-se dificuldade para vôos visuais em Congonhas. Relatou caso de perda de contratação por empresa de táxi aéreo, que teria sido evitado se o vôo visual fosse autorizado. Aguardam o fim das obras para que retomem o percentual de utilização de 20% da capacidade do aeródromo. Postula maior flexibilidade na utilização do aeroporto, pois ocorrem momentos de não utilização em que mesmo assim não existem *slots* para a aviação geral. Entende que deve se começar a pensar já em realizar a próxima obra já com concreto, mesmo que seja mais caro. Propõe que no período de reformas se evite operação de aeronaves com

número reduzido de passageiros e anti-econômica, que tenham por objetivo apenas marcar lugar no aeroporto. Isso se justifica pela concorrência apenas, mas talvez fosse o caso de transferência para Guarulhos. Propõe extensão do horário de funcionamento para os 45 dias, concluindo as obras em final de junho. A seguir, dada a palavra ao representante da ANCAB (Associação Nacional de Concessionárias de Aeroportos), DRA. SILVANA MAZZA, anotando que as obras certamente causarão transtornos aos diversos envolvidos. Assim, propõe diminuição do prazo das obras, disponibilizando maior número de funcionários, equipamentos modernos e alta tecnologia. Também utilizar Guarulhos como alternativa a Congonhas. Propôs compensação para as empresas concessionárias, devido ao prejuízo causado, restabelecendo o equilíbrio financeiro dos contratos. A seguir, com a palavra a Sra. Marion, moradora do Butantã, e integrante de Associação dos Moradores na região, manifestando insatisfação com a extensão do horário. Entende que não deve haver aumento da capacidade de operações. A realidade hoje dos aeroportos não é mais a de 1940, impossibilitando o descanso e tranquilidade dos moradores. Propõe redução dos horários e do número de vôos. A seguir, a representante da ASSEG, MARCIA VAIOLET, ponderou o sentido da audiência pública, de consulta em caso de repercussões no direito da comunidade, bem como o momento grave em que ela se realiza. Os aviões não respeitam a Portaria 200, que limita o horário de vôo, assim como os helicópteros. O TCU aponta doze falhas nas obras da pista auxiliar, como preços, início da licitação antes do plano básico, falta de justificativas. Os problemas da pista principal foram avisados há muito tempo, por exemplo, o número de vôos acima do aconselhado nos parâmetros internacionais. Também foi questionada a construção das garagens, bem como a ampliação do aeroporto, localizado em área habitada, com graves consequências em caso de acidentes e nível insuportável de ruído e de gases. Na época, argumentou-se que alternativas e aeroportos seriam ponderados, mas até agora somente se levou em consideração os interesses econômicos, em detrimento do interesse público. Isso também se mostra no momento atual de compra da VARIG pela GOL, que não parece ser considerado na análise da compra pelo governo. Interesses distintos estão envolvidos na questão dos aeroportos. Declarou que à ANAC cabe garantir o equilíbrio entre os interesses financeiros e dos usuários, mas

excede em alguns momentos seu papel, parecendo estar acima da lei. À Prefeitura, caberia estipular o ordenamento e uso do solo, considerando zoneamento, ambiente e estrutura, e lhe caberia exigir os procedimentos cabíveis nas obras consideradas impactantes, mas não tem qualquer participação em tais questões. Os vários órgãos atuam de forma independente, sendo necessária uma maior integração entre eles. A cidade deve ser vista como uma entidade única. Não se admite que uma agência reguladora não tenha qualquer previsão ou planejamento no setor em que atua. Propõe que as obras sejam acompanhadas pelo Ministério Público, minimizando os conflitos de competência administrativa da ANAC, compatibilizando os interesses da iniciativa privada e os demais interesses. A seguir, Sr. PEDRO, do Movimento Defenda São Paulo, junto à Prefeitura de São Paulo, afirmou que fala em nome de várias entidades que não puderam se fazer presentes, mas sofrem as conseqüências das obras. Propõe que as obras sejam feitas com calma e vagar necessários, para se evitar problemas futuros. Também que se respeite o horário de funcionamento, já que outros aeroportos podem suportar a transferência do movimento. Questionou a falta de ações para melhoria da acessibilidade e do trânsito na região, tal como a passagem de nível na 23 de maio. Que há necessidade reduzir o número de passageiros em Congonhas, que se utilize Guarulhos, onde poderá utilizar carga máxima. A seguir, PATRICIA, da Associação de Moradores dos Jardins, esclarece que atua em órgãos ambientais e ficou estarrecida que tal questão de planejamento ambiental não tenha sido aventada. A sociedade civil é contrária ao aumento do movimento de Congonhas, mesmo porque não teria assim sentido a existência de Guarulhos. Os aeroportos devem ser colocados fora dos centros, facilitando o acesso aos usuários por meios de transporte. A CF garante a qualidade de vida e não podemos permitir o funcionamento até 0:30h e reinício às 5:30h, despejando ruído e poluentes sobre os moradores. Entende que a sociedade civil organizada não permitirá essa extensão do horário e ampliação do aeroporto. Quando se discute *business*, não se fala na perda patrimonial que sofrem os moradores com o tráfego de aviões pela sua região. As empresas ganham, mas outros setores perdem muito, e seus interesses devem ser compatibilizados. O respeito ao meio ambiente também deve ser computado na análise dos interesses econômicos. Indaga da possibilidade de

aeronaves que não despejem ruído e poluição sobre as cabeças dos moradores. A seguir, LEANDRO SALVADOR, morador de Moema, aponta que alguns agentes envolvidos são significantes e o relacionamento entre eles se dá num caráter às vezes estritamente técnico, outras, social. INFRAERO e ANAC são órgãos técnicos e questiona se estão motivados a refletir sobre aspectos políticos e sociais. A extensão do horário de funcionamento do aeroporto garante o lucro das companhias, o interesse dos usuários, as taxas da INFRAERO; ao que consta, a ANAC não se beneficia com tal extensão e também não visualiza benefícios aos moradores do entorno. 400 mil indivíduos são prejudicados pela concha acústica de Congonhas e a redução da folga (fechamento do aeroporto) leva a um aumento brutal da exposição a tal ruído. Espera que a ANAC seja sensível a tais questões, demonstre o critério para a expansão do horário de funcionamento e que seja possível um pacto social para discutir a questão. A seguir, Procurador da República ALEXANDRE GAVRONSKI, da Defesa dos Consumidores, relatou a atuação do MPF em várias questões. Parabenizou a ANAC pela audiência pública realizada, sendo esta um instrumento de consulta e participação da sociedade. Sentiu a falta de interesse de consumidores e comunidade sendo considerados e por isso solicitou a palavra. Os consumidores estão padecendo de falta de informações e cabe à ANAC atuar. Impende divulgação detalhada do cronograma das obras, para que o consumidor tenha completa ciência dos vários estágios, podendo acompanhar o previsto e o cumprido. A informação não pode ficar restrita a um grupo seletivo ou dependente da atuação da imprensa. A audiência pública não pode ser desacreditada, o que ocorre quando pessoas comparecem e seus subsídios não são objetos de consideração pelo órgão convocador da consulta. Todas as ponderações devem ser objeto de consideração e devem ter resposta fundamentada. Solicita que a demanda de não extensão do horário e transferência para Cumbica dos vôos seja considerada, já que nem sempre há demora para alcançar o centro quando se vem por Cumbica, como é o caso de pouso às 22 horas, por exemplo. O Art. 34 da Lei 9.784, de Procedimento Administrativo diz que os resultados devem ser indicados com base nas participações e sugestões da consulta. Todas as contribuições devem ser divulgadas no site, com resposta fundamentada a todas elas. Com a palavra LIGIA HORTA, da Associação de Moradores de São



Paulo, informa que está fazendo abaixo assinado a ser encaminhado para a ANAC, requerendo respeito ao horário de repouso noturno, o que é inegociável. Sequer se respeita o horário de funcionamento do aeroporto, pois várias vezes ele funciona até 2 horas, às 3 horas começam os jatinhos e táxis a chegar, às 4 horas é outro grupo, assim não há como repousar. As pessoas apenas cochilam, mas não conseguem dormir. Essa noite foi possível dormir 3 horas seguidas. Tal situação não é correta, não se pode sacrificar os moradores de tal forma. Pondera que as considerações trazidas sejam levadas em conta. Propõe um movimento por um quinto aeroporto em São Paulo, sugerindo a região de Jundiaí. Congonhas não suporta o movimento atual. A seguir, foi requerido que as propostas feitas sejam postas por escrito ou enviados por e-mail à ANAC ([consultapublicasie@anac.gov.br](mailto:consultapublicasie@anac.gov.br)), o mais breve possível. A seguir, dada a palavra ao Ten-Cel GUSTAVO, do DECEA, foi dito que o DECEA apenas estudou a capacidade de operação da pista, concluindo por um movimento de 33 movimentos por hora, a ser alocado conforme determinação da ANAC. Com a palavra, EDSON EVARISTO, da Global Táxi Aéreo, sugeriu que a alocação dos *slots* fosse feita com empresas sediadas no aeroporto, não sendo justa a competição com empresas e setores que não estão ali sediadas. Pondera que táxi aéreo não é aviação geral, mas obedece a requisitos idênticos aos da aviação regular. Com a palavra o Superintendente de Infra-Estrutura da ANAC, DR. MIYADA, encerrou-se a audiência pública, assinalando que as considerações trazidas foram todas tomadas em conta e na próxima semana, dia 12, deverá haver uma resposta a todas elas, como assinalado pelo Procurador da República. A ANAC tem tido uma postura aberta e isso pode ser visto nas consultas que promoveu. A atual, inclusive, foi estendida, mostrando abertura para as contribuições. Ponderando algumas contribuições feitas, comentou a proposta do DR. CAMACHO (SNA) a respeito do concreto poroso, salientando que não se exclui a possibilidade de adoção desse concreto de resistência controlada para retenção de saídas de pistas em caso de *overrun*. Precisamos compartilhar com a comunidade os destinos da infra-estrutura, com participação dos diversos níveis de governo, inclusive estadual e municipal, para a construção de um controle mais eficaz dos problemas que encontramos. Não entende que o básico argumento seja quem chegou primeiro à região do aeroporto, podendo ser construída uma solução

justa para todos os envolvidos. A ANAC não se furtará a um debate em torno de todas as ansiedades e interesses envolvidos, com publicidade e transparência. Em uma semana, a ANAC trará para discussão uma proposta que, se não for de agrado de todos, será fruto de ponderação e buscando contemplar os vários interesses envolvidos, sob um enfoque técnico. Com votos de um convívio harmonioso de todos os interesses envolvidos, encerrou-se a audiência pública.