

ATA DE REUNIÃO

Assunto: 1ª CGRA 2022**Data:** 28/03/2022**Horário:** das 14h às 18h**Local:** videoconferência**Participantes:**

1. Cristina Toffoli Simoens da Silva – SPMA (INFRAERO -Congonhas);
2. Frits Harald Brems – SPGP (INFRAERO -Congonhas);
3. Welinton Rafael Sandrin –SPMA (INFRAERO -Congonhas);
4. Marcos Fernandes Calixto Rios –SPMA (INFRAERO -Congonhas);
5. Luis Eduardo Paris – MAPL (INFRAERO-Brasília);
6. Paula Hosannah de Carvalho – EGPA-3(INFRAERO-Brasília);
7. Mariana Emidio Guimaraes – EGPA-3(INFRAERO-Brasília);
8. Viviane Martins Soares – DOMA-2(INFRAERO-Brasília);
9. Emilia Raphael dos Santos - ANAC
10. Paulo Sérgio Ramos Pinto – SAC;
11. Tenente Paulo Almeida – DECEA/ CRCEA;
12. Capitão Ueiler – DECEA/ CRCEA
13. Glauca Izumi Hiraoka Shiraiva – CETESB;
14. Jozemar Barreto Oliveira - CETESB;
15. Maria Cristina Poli – CETESB;
16. Maria Tereza Gomes da Silva – Prefeitura Municipal de São Paulo;
17. Daniella Lucas Richards – Prefeitura (PMSP);
18. Edwaldo Sarmento – AMEA – Jabaquara;
19. Simone Boacnin - Viva Moema;
20. Manoel Fonseca – reclamante Itaim Bibi;
21. Nelson Piva (Convidado)
22. Walter Della Costa - Reclamante – Ibirapuera;
23. Raul Souza – ABEAR;
24. Regina Penterich – Reclamante São Bernardo do Campo;
25. Alexandre Feller - reclamante São Bernardo do Campo;
26. Claudia Cahali – claudia@cahali.com.br;
27. Carlos - Sociedade Amigos do Itaim Bibi;
28. Mario Triches Junior - EMBRAER;
29. Marcia Kalvon Woods- SAAP - Pinheiros;
30. Paulo Uehara - Associação de Moradores da Vila Nova Conceição;
31. Nelson Cury - Sojal – Jardim Lusitânia;
32. Nilo Machado - ABEAR;
33. Joao Carlos Maradei Junior - AME Jardins;
34. Guilherme Canton – ANMA - Novo Mundo;



Pauta: Primeira Comissão de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico (CGRA) do Aeroporto de Congonhas 2022:

1. Realizar comunicações periódicas às autoridades envolvidas e aos representantes da população afetada com o objetivo de informar e orientar sobre o Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) e mudança nas rotas desde maio de 2021 – Projeto TMA SP NEO;
2. Disponibilizar canais de comunicação para manifestação da população afetada acerca de ruído aeronáutico, visando identificar os locais mais críticos, além de embasar as ações para mitigação do problema;
3. Dar tratamento a toda reclamação referente a ruído aeronáutico decorrente das operações do aeroporto, promovendo análise da pertinência da questão quanto ao ruído aeronáutico e promovendo fórum de discussão entre as partes envolvidas visando mitigar o incômodo;
4. Mudança nas rotas dos voos (circulação aérea);
5. Ações da prefeitura em relação ao PEZR 2019;
6. Novas reclamações de ruído;
7. Análise da INFRAERO e diálogo entre aeroporto, reclamantes e demais entidades da CGRA;
8. Estudo, proposta e implementação de medidas mitigadoras;
9. Informe da Prefeitura sobre as ações planejadas em relação ao PEZR do aeroporto;
10. Informe da INFRAERO sobre o projeto de Monitoramento de Ruído Aeronáutico no entorno do Aeroporto;
11. Informe da INFRAERO sobre o novo PEZR.

Registrou-se:

1. A Sra. Cristina, representante da Encarregadoria de Meio Ambiente (SPMA) do Aeroporto de Congonhas (SBSP) e coordenadora da Reunião da CGRA, lembrou as regras da reunião e informou que perguntas poderiam ser feitas após as apresentações da SPMA, EGPA-3 e CRCEA-SE;
2. A Sra. Cristina apresentou as competências do Administrador Aeroportuário, no caso do Aeroporto de Congonhas, INFRAERO, de acordo com a RBAC 161 - emenda 3, cujo objeto é coordenar a Comissão de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico (CGRA), elaborar o Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) e realizar monitoramento de ruído;
3. A Sra. Paula (EGPA-3) apresentou o PEZR SBSP 2019, registrado em 04.2019, destacando:
 - 3.1 Conceito, legislação, tipos de plano e zoneamento de ruído, curvas de ruído e Plano Específico de Zoneamento de Ruído do aeroporto de Congonhas;
 - 3.2 que o conceito de ruído não se restringe ao ruído aeronáutico;
 - 3.3 que o impacto do ruído aeronáutico é prontamente identificável pelas pessoas afetadas e apontadas nas queixas;
 - 3.4 que os problemas de ruído aeronáutico comumente dominam as análises de impacto ambiental;
 - 3.5 que gera no seu entorno incômodo, interferência no sono e na fala, dificulta a concentração, além do aspecto econômico de desvalorização imobiliária e fundiária;
 - 3.6 que o administrador aeroportuário tem consciência de todos esses problemas e que a questão deve ser tratada como um todo, como uma questão urbana, uma vez que o aeroporto é um indutor de crescimento e desenvolvimento econômico;
 - 3.7 que o PEZR tem como objetivo representar geograficamente as áreas de impacto do ruído aeronáutico vindo do aeroporto com as curvas de incômodo;



- 3.8 que o ordenamento adequado nas áreas de impacto possibilita preservar o desenvolvimento dos aeródromos em harmonia com as comunidades localizadas no seu entorno;
- 3.9 cita as Legislações envolvidas como a Constituição Federal, destacando que o município é o principal responsável pelo planejamento e controle e uso do solo; o Código Brasileiro da Aeronáutica, RBAC 161 e a Portaria 3352/SAI que determina processo de registro na ANAC; Lei municipal de uso do solo (inclui as restrições do PEZR);
- 4.0 Cita RBAC 161 - emenda 3, que estabelece os requisitos para elaboração do PEZR e define critérios técnicos aplicáveis na análise de questões relacionadas ao ruído aeronáutico na aviação civil;
- 4.1 Cita a Portaria 3.352/SAI, que define o processo de aprovação do PEZR - plano básico e plano específico;
- 4.2 Que todo aeródromo público que tem movimentação regular acima de 7.000 mov/ano precisa elaborar o PEZR;
- 4.3 Que pode ser elaborado plano básico ou plano específico. O Aeroporto de Congonhas (SBSP) elabora o PEZR específico, definido pela média dos últimos 3 anos. Uma vez que o aeroporto elabora o plano específico, o plano não volta a ser o básico;
- 4.4 Que o PEZR é composto por 5 curvas. Quanto maior o nível de ruído maior a restrição no uso e ocupação do solo e maior a necessidade de tratamento acústico;
- 4.5 Que a elaboração das curvas do PEZR, considera principalmente a circulação aérea, pousos e decolagens, teste de motores das aeronaves e o planejamento do aeroporto;
- 4.6 Que não é possível simular diariamente as curvas; é feito uma média num dia típico e a reproduz por 1 ano, como um retrato médio da situação do aeroporto;
- 4.7 Que as Curvas de ruído são linhas que circulam o aeroporto, enquanto o PZR são as curvas com a tabela de restrições;
- 4.8 Que a métrica definida é DNL, ponderada em 10db a noite devido a maior sensibilidade de incômodo (média do período de 24h do dia);
- 4.9 Que o Programa utilizado pela INFRAERO para cálculo das curvas é o software INM, desenvolvido pela FAA;
- 4.10 Apresentou o PEZR do SBSP, considerando os movimentos de 2017 junto ao planejamento das curvas;
- 4.11 O PEZR do SBSP existe e está aprovado desde 1984 pela portaria 629/GM5 – ministério da aeronáutica; é atualizado de acordo com as necessidades;
- 4.12 As restrições foram informadas na tabela de Uso do solo compatíveis e incompatíveis com o ruído aeronáutico;
- 4.13 A responsabilidade pelo uso do solo é única e exclusivamente do município;
- 4.14 A prefeitura participou de diversas reuniões sobre o PEZR, mas não se envolveu na aprovação do mesmo. A INFRAERO o enviou à ANAC, e esta aprovou o PEZR do aeroporto de Congonhas;
- 4.15 O PEZR aprovado em 2019 deve ter suas restrições incorporadas à legislação urbanística, considerando o RBAC 161;
- 4.16 Atualmente o PEZR está em revisão devido ao projeto TMA- SP Neo, de competência do DECEA.
- 4.17 O PEZR em revisão deverá ser registrado junto a ANAC;
- 4.18 Os dados serão de 2021;
- 5.0 Os reclamantes foram informados que deverão seguir as regras da CGRA;
- 6.0 Sr. Walter alega que toda mudança, aprovada junto a ANAC – de uso do solo, de nível de ruído e do plano diretor apresentado pela EGPA-3 – foi feita ilegalmente, pois não houve o parecer da Prefeitura. O Sr. Manoel concordou com as ponderações do Sr. Walter;
- 7.0 Apresentação DECEA:



8.0 O Tenente Paulo inicia a apresentação:

- 8.1 Informa ser responsável, junto ao Capitão Ueiler pelas áreas do sudeste – São Paulo, Rio de Janeiro e Vale do Paraíba;
- 8.2 A apresentação do DECEA foi elaborada e realizada de forma simples, para o bom entendimento da CGRA;
- 8.3 Informou os objetivos do Projeto TMA SP Neo:
- 8.4 Aumento de capacidade, redução de atrasos, preservação da segurança operacional, redução de esperas, redução da carga horária de trabalho dos controladores de tráfego aéreo - ATCOs e pilotos;
- 8.5 Que a capacidade aérea já não atende à demanda atual;
- 8.6 Que visa a Segurança operacional;
- 8.7 Apresentou desenho representando a circulação aérea anterior ao Projeto TMA SP NEO (Congonhas, Guarulhos e Campinas) com muitos pontos de cruzamento entre chegadas e partidas;
- 8.8 Apresentou desenho representando a nova circulação aérea, que diminui a complexidade das chegadas e partidas e aumento de capacidade aérea;
- 8.9 Apresentou carta com trajetórias de aproximação e decolagem e informou que os critérios de procedimentos são rígidos, atendendo normas internacionais;
- 8.10 Que não houve grandes mudanças próxima ao aeroporto;
- 8.11 Que os novos procedimentos de chegada, de alinhamento da aeronave e de pouso, basicamente não mudam devido a critérios exigidos para o alinhamento das aeronaves (eixo de aproximação);
- 8.12 Que as novas trajetórias são rotas mais diretas, tendo a redução de milhas voadas, redução de CO2, etc;
- 8.13 Que a redução de aproximação é rampa ideal da aeronave para manter o gradiente padrão de forma que as aeronaves estarão estabilizadas no eixo de aproximação que coincide com a pista;
- 8.14 Destaca, em fotos, como era o entorno do Aeroporto de Congonhas em 1936 e como está hoje;
- 8.15 Que a utilização das cabeceiras é definida de acordo com a direção dos ventos: decola contra os ventos para a segurança operacional;
- 8.16 Mostra gráfico do uso das cabeceiras de 2018 a 2022, que nada tem a ver com a mudança das rotas;
- 8.17 Que o Ruído aeronáutico segue a legislação internacional da ICAO DOC 8168 – procedimentos de navegação aérea;
- 8.18 Que as rotas são traçadas de acordo com as características do aeroporto;
- 8.19 Que concentrar o ruído em trajetórias previsíveis é indicado quando é possível evitar áreas sensíveis de ruído;
- 8.20 Que no caso do SBSP, com entorno povoado, é sugerido dispersar o ruído de forma a evitar a concentração de ruído em um único ponto (Não existe área despovoada no entorno do SBSP);
- 8.21 Que é utilizado três métodos para a diminuição do ruído: cartas de saída – SID (diferentes tipos de performance das aeronaves); curvas por altitude e publicação de “SID *omnidirectional*” (empregados no projeto TMA SP NEO);
- 8.22 Cita um exemplo de curva a 3900 pés e gradientes de subida – valor mínimo a ser empregado a aeronave quanto a obstáculos naturais e artificiais contidos no solo. Depende da performance do tipo de aeronave; o gradiente segue a segurança operacional, com valores mínimos para a margem de segurança operacional;
- 8.23 Cita a Informação técnica 002/DOEG/EGPD/2020 com as faixas de ruído;
- 8.24 Que houve diminuição de aproximadamente 15% na área coberta das curvas de ruído;



- 8.25 Informa sobre procedimento específicos alternativos para diminuição de ruído (NADP): para tipos de aeronaves que não operam mais no Brasil;
- 8.26 Que houve alterações no SBSP quanto altitude da curva: de 3600 para 3500 pés;
- 8.27 Decolagem no SBSP e espaço aéreo – atenção a aproximação com o aeroporto de Guarulhos;
- 8.28 Parque Ibirapuera: saídas antigas: curva a 3600 pés. A curva depende da performance do avião (razão de subida); ex.: aeronave AZU4915 (CGO – SSA) A320N - sobrevoa por cima do Ibirapuera em 2.000 pés, aproximadamente.
- 8.29 Pandemia: a mudança de rotas ocorreu na pandemia, com diminuição das operações do SBSP.
- 8.30 A aviação está voltando a normalidade nas suas operações.

Aberto para perguntas:

O Sr. Walter pede mais de 2 min para falar, pois diz que foi citado na apresentação do DECEA. Passou a palavra para o Sr. Manoel;

O Sr. Manoel tem a palavra: agradece as apresentações e o espaço aberto para a população. Pergunta se os órgãos concordam com o Projeto TMA SP NEO. Diz que essa implantação foi realizada de forma errada, que começou errado e sem o PEZR atualizado. Fala sobre apresentação do PEZR/2019 com dados de 2017; que a Prefeitura não aprovou o PEZR do SBSP, mas que foi aprovado na ANAC de forma irregular; que o RBAC 161 não foi aprovado na Prefeitura. Cita o PEZR/1984 e que em maio de 2021 não foi feito monitoramento de ruído para aprovação de novo PEZR/2019; destaca que o Tenente Paulo apresentou novas rotas, que foram transportadas para novos bairros; que seu bairro não sofria com o ruído antes das novas rotas; que mora no Itaim Bibi há 40 anos; que o ruído está inviável, com aproximadamente 60 voos por dia; que na data da CGRA não houve problemas com ruído; que as rotas mudam sem critérios; que os bairros no entorno do SBSP já estavam acostumados com o ruído; que houve desvalorização de imóvel; que exige a mudança das rotas; que o Tenente Paulo informa que a decolagem é realizada contra os ventos; que não existe fundamento dos órgãos para tal mudança; que seja feito um estudo elaborado e correto;

Sra. Cristina, encarregada da SPMA informa sobre a complexidade do assunto, que segundo o DECEA houve diminuição em aproximadamente 15% do ruído na cidade; Sr. Walter interrompe dizendo que essa informação não é verdadeira; que a CGRA é gerencial e a partir daí deve-se encontrar uma solução ao problema dentro do que é possível para tomada de decisões dos órgãos competentes e não da CGRA;

O Sr. Walter tem a palavra: agradece e solicita completar as informações do Sr. Manoel. Cita a apresentação do DECEA e dados; cita a lei do Meio Ambiente, Constituição Federal e o impacto ambiental no Parque Ibirapuera, que é inconstitucional – lei de meio ambiente e art. da constituição que não permite voos em cima do Parque; fala que elaborou dossiê de 40 páginas para envio ao MP; fala em equívoco ou má fé do DECEA; que o DECEA informou apenas um voo em apresentação; que a CGRA trata o assunto como caso resolvido, estabelecido; que o PEZR tem inconsistências, irregularidades e ilegalidades; que todo o processo de mudanças de rotas e PEZR foram feitos de forma “atabalhoada”; que nada foi discutido com a sociedade; que só se fala de economia de combustível com a mudança de rota, que conhece pessoas doentes devido a mudança das rotas e estas foram esquecidas; que a pandemia não permitiu a reação da população quanto a mudança das rotas; que a partir de 01 de janeiro de 2022 está o ponto principal; que cancelaram e transferiram as rotas para novos pontos e que as rotas antigas já tinham histórico de ruído; que tal mudança é inconstitucional;

O Tenente Paulo esclarece que não houve má fé e que exemplificou áreas voadas antes e depois das mudanças das rotas; que apenas trouxe extrato de alguns voos como exemplo;



O Sr. Walter entende que o slide foi mal colocado; que 70% dos voos passam pelo Parque Ibirapuera e que isso é crime ambiental previsto por lei e pelo RBAC; que deve ser dado um passo atrás quanto as mudanças ilegais; que as rotas devem retornar ao que era historicamente, e a partir daí discutir com a sociedade, com a cidade, com a prefeitura sobre mudanças; cita o PEZR: *“além das alterações dos limites territoriais das curvas de ruído em relação ao PZR anterior de 84, observa-se que mudanças significativas ocorreram nas restrições ao uso do solo contidas nesse novo PZR, especialmente com referência aos usos residências, permanentes ou temporários, educacionais, serviços de saúde, igrejas, auditórios, salas de concertos, templos, associações religiosas...”* de acordo com o PEZR esses usos estão autorizados; questiona quem acatou se a prefeitura não opinou... quem autorizou?; informa que o Ministério da infraestrutura já o respondeu, com preocupação pois poderá inviabilizar a concessão do SBSP. Informa que foi uma decisão unilateral e que ainda vivemos numa democracia de direito; a SPMA chama a prefeitura para colocação daquilo que lhe compete; Sr. Walter fala que o SBSP não tem licença ambiental. Questiona porque foi enviado o PEZR para a ANAC se a prefeitura não se manifestou sobre o assunto;

A Sra. Daniela (PMSP) diz que preparou relatório que foi apresentado em fevereiro de 2022 na Secretaria Municipal de gestão com todo o estudo realizado em GT sobre o PEZR 2019 e que o relatório foi aprovado na Secretaria Municipal de Gestão. A Prefeitura fará o estudo da incorporação do PEZR no momento da revisão da lei de zoneamento, pois não é possível fora dessa revisão. Prazo de revisão do Plano Diretor Municipal; 31 de julho; estão trabalhando em paralelo e que deverá aguardar a revisão do plano de zoneamento de ruído do aeroporto, que não tem data prevista nesse momento;

O Sr. Ramos Pinto (SAC) sugere que o Sr. Alexandre Feller fale primeiro, uma vez ser reclamante; que a INFRAERO esclareça sobre o PEZR/2019 com relação ao papel da prefeitura no processo de elaboração e aprovação, realizado e registrado entre 2018 e 2019, tendo como base dados de 2017; destaca que algumas colocações de reclamantes divergem do que efetivamente a legislação estabelece em relação a competência em relação a elaboração do PEZR e o papel da prefeitura;

A Sra. Paula (EGPE-3) esclarece pontos levantados pela SAC: no PEZR não é prévio as mudanças, ele reflete uma situação existente; refere que são apresentados no PZR dados do ano anterior, porque isso é o que exige a legislação da ANAC; segue-se, pela INFRAERO, aquilo que a legislação exige de um operador aeroportuário; menciona em segundo lugar que não cabe à prefeitura aprovar o PEZR. A prefeitura participou da elaboração do PEZR, com diversas reuniões, discutindo as mudanças e na configuração final foi enviado à prefeitura, que não se manifestou a respeito. Toda a documentação sobre o assunto é pública, disponível à população no site da INFRAERO. Quem aprova e registra a PEZR é ANAC; enquanto a prefeitura é responsável pelo uso e ocupação do solo. O Sr Walter fala que a Paula informou que a prefeitura é responsável por mudança de uso de solo e Paula fala que sim e mais uma vez informa as competências de prefeitura e Anac; o Sr. Walter mais uma vez questiona legalidade do PEZR; a Sra. Cristina informa que a RBAC quem elabora é a ANAC e que a discussão serve para melhoria, inclusive, do RBAC; chama a ANAC; A Sra. Emilia (ANAC) fala que a tabela de decibéis é uma referência e uso do solo é responsabilidade do município; esclarece que a primeira alteração do RBAC 161 ocorreu para excluir aeródromo privado, obrigação que havia sido incluída inicialmente. Na emenda subsequente do RBAC 161 deu mais poder a CGRA para avançar nas discussões. Tudo isso foi objeto de consulta pública.

O Sr. Walter questiona os decibéis classificados por uso de solo e a ANAC fala que a adoção desses parâmetros é sugestão, e quem define o uso do solo é o município, não sendo obrigatório aplicar o que determina a RBAC na lei de zoneamento. Sr. Walter informa que as informações irão ao Ministério Público (MP) com o dossiê elaborado por ele.



O Sr. Nelson Piva tem a palavra: questiona o PEZR. De acordo com as médias anuais de ruído, diz que o trabalho é bonito e pede o mapa onde está registrado fisicamente os mensuradores de ruído das cabeceiras e da PPD, dos lados marginais da PPD; diz não acreditar em software, que são fabricados por fabricantes de turbinas e de acordo com seus interesses; que os aviões sempre decolam *full* e nesse momento quem está nas cabeceiras é quem sofre; que acima de 85db deveriam ter tratamento acústico nas janelas. Novamente solicita local dos pontos fixos de monitoramento de ruído; questiona se as obras inauguradas recentemente no SBSP de fato tornaram o aeródromo mais seguro; Sra. Cristina informa sobre contratação de monitoramento de ruído e que segue a legislação de licitação. Também informa que todo aeroporto tem risco de acidentes e que trabalhamos com níveis aceitáveis de segurança operacional. Sr. Nelson Piva diz se sentir enganado com as questões de ruído e que a questão tem 37 anos; pede agilidade para tratamento acústico em sua residência. Sra. Cristina destaca que mudança de rota apenas altera os bairros reclamantes; que a CETESB foi convidada para tratar de condicionante de licença de operações que pode tratar de ruído e obrigações do aeroporto;

O Sr. Alexandre Feller tem a palavra: endossa o que o Sr. Walter falou anteriormente; informa estar mais distante do SBSP aproximadamente 12km; reside em São Bernardo do Campo; informa que começou as reclamações pela ANAC, DECEA, INFRAERO e CGRA; que o DECEA informou sobre a mudança das rotas devido ao aumento da capacidade do SBSP e redução de combustível e emissões de CO2; destaca que o aumento da capacidade e operações do SBSP é espremer o que já está espremido; destaca que o aumento das operações impacta a cidade; em relação ao CO2 e diminuição tem impacto do veículo, que deverá se adequar e que nenhuma empresa irá se adequar rapidamente quanto a diminuição de combustível; chega a São Bernardo impactando com o ruído; impacta cidade que não tinha esse problema, como os bairros Paulicéia, Taboão, que a dispersão do ruído não é justo com uma cidade que não tem infraestruturas como o metrô, por exemplo; viu no *flight radar* que o avião passa a 3500 pés de sua residência; que o ruído atrapalha a conversa em sua residência; que o ruído atrapalha seu bem estar; contou 107 voos sobre a sua casa em um único dia; que deve ser feita análise da rota de forma a verificar qual a rota que gera menor impacto; agradece a oportunidade e pede ações mitigadoras; Sra. Cristina explica que o intuito seja escutar a população de forma que o assunto evolua com as mitigações de acordo com as competências dos órgãos; informa que a ATA da CGRA será publicada no canal da INFRAERO; o Sr. Alexandre Feller pede Plano de Ação e não apenas a ATA; Sra. Cristina informa que o Plano de Ação de competência da INFRAERO é o que podemos divulgar, mas os órgãos devem realizar plano de ação de sua competência para que a população possa acompanhar a evolução do assunto com as ações mitigadoras.

Sr. Ramos Pinto tem a palavra: se apresenta como representante da SAC, arquiteto de formação; faz a apresentação de slides anexa; destaca as principais competências da CGRA, como RBAC 161 - emenda 3, item 161.53(a) – discutir a elaboração, atualização e implementação do PEZR (competência da CGRA); 161.53 (d) – estudar, propor e implementar medidas para mitigar o impacto de ruído aeronáutico; a CGRA reúne várias entidades, mas não transfere para si as competências legais de cada órgão. A CGRA não pode tomar decisão em relação as ações de mitigação, mas pode estudar, propor e implementar ações mitigadoras; analisar as reclamações de ruído. Esses são os principais destaques, mas cabe destacar outras competências que também estão no RBAC 161, como elaborar o mapa da região do aeródromo com as atividades incompatíveis com o ruído, já apresentadas na CGRA; elaborar e acompanhar o monitoramento de ruído; comunicar aos órgãos de controle de atividades da administração pública quando o PEZR não for cumprido; que o RBAC está amparado com a Constituição Federal; sobre o Projeto TMA SP Neo: esse projeto visou ao aumento da capacidade do espaço aéreo, redução de esperas aéreas e atrasos aéreos e redução da



carga de trabalho de pilotos e controladores de tráfego, já apresentado pelo DECEA. A SAC entende que com base nos objetivos do DECEA essas novas rotas reduzem o tempo de voo, reduzem o tempo de ruído total e emissão de gases aeronáuticos; as novas rotas reduzem o ruído em algumas áreas e prejudica outras; existem pessoas beneficiadas e outras prejudicadas; aumento da capacidade aérea irá aumentar o ruído, de acordo com o número de voos do SBSP; perguntas para o DECEA: é o caso de estudar novas rotas que melhor chegue aos objetivos do Projeto TMA SP NEO. E a redução dos ruídos aeronáuticos?; existe um estudo de rotas em áreas menos populosas com efeito de menor impacto?; vale lembrar que a gestão equilibrada da gestão do ruído aeronáutico tem quatro pilares: planejamento e gestão do uso do solo no entorno, procedimentos operacionais de voo de redução de ruído, redução do ruído nas aeronaves e restrições operacionais ao aeródromo e aeronaves; o mundo tem um paradigma de como a questão do ruído aeronáutico deve ser tratada; proposta de agenda da CGRA analisar e discutir as reclamações, que já estão sendo realizadas; participar da atualização do PEZR, que cabe a INFRAERO, estabelecido na RBAC 161, onde todos os envolvidos devem participar com a participação do município; a SAC propõe, adicionalmente, o estudo complementar do PEZR com as curvas isofônicas com 55 dB com a métrica DNL com áreas habitadas para maior conhecimento de como esse ruído se espalha em SP; que no PEZR tenha o aumento de capacidade operacional do SBSP. Em 2017, foram quase 218 mil mov/ano. O EVTEA 2021 do ministério da infraestrutura prevê 246.400 mov/ano, cerca de 44 mov/hora, maior que os voos atuais de 38 mov/hora. Assim, esse aumento deve ser previsto no PZR em atualização. O PZR 2019 previu que o SBSP teria um número menor de movimentos - 150 mil mov/ano, com redução de cerca de 70 mil mov/ano ao registrado em 2017. Isso está registrado no plano diretor do SBSP aprovado na ANAC. Ressalta que novo PEZR terá que levar em conta essa redução, pois tem a obrigação legal de cumprir o Plano diretor registrado na ANAC; traz referências em relação às curvas de ruído com 55dB para maior conhecimento do impacto do ruído na cidade de SP. O software utilizado pela INFRAERO (feito pela FAA) é amplamente reconhecido pelo mundo por ser um software que corresponde efetivamente ao ruído aeronáutico, não cabendo desconfiança. O software INM, que a INFRAERO usa, gera as curvas até o nível que for comandado, que pode ser 55 dB. Essas informações serão úteis para discutir as implicações do ruído aeronáutico em cada localidade, discutidas na CGRA. Apresenta matéria da Tribuna de Petrópolis, de 12/10/21, sobre o aumento da capacidade operacional do SBSP, entrevista do secretário da aviação civil, fazendo referência do EMAS destacando o aumento da capacidade de 32 para 44 movimentos/hora só na aviação comercial, que utiliza a pista principal. As informações estão disponíveis na internet. Destaca que no passado até 48 mov/hora eram autorizados pelo DECEA. Cabe ao DECEA a definição da capacidade do aeroporto em termos de mov/hora de cada aeroporto. Disse ser necessário fazer o endereçamento ao DECEA quanto à capacidade operacional, ou seja, de quanto será a nova capacidade do aeroporto do SBSP; ainda dentro da proposta de agenda da CGRA, estudar e propor medidas mitigadoras do ruído, para decisão por terceiros competentes. Na CGRA anterior 09/11/2021, a SAC fez a proposta ou reflexão sobre criação de fundo para mitigação do ruído, além de realizar pesquisa para entender a percepção e expectativas da população do entorno quanto ao ruído; cita a hipótese apresentada também na CGRA de 9/11/2021, ou seja, a hipótese que as ações mitigadoras sejam viabilizadas com a criação de fundo deve ter a participação de todos os poluidores, todos os governos e não apenas da aviação civil. Essa ação depende de empresários e governo e que devem ser aprofundadas na Comissão CGRA, possibilitando: implementar e acompanhar o projeto monitoramento de ruído a ser realizado pela INFRAERO; fazer mapa de usos do solo incompatíveis com o ruído aeronáutico, que a prefeitura já fez com GT como referência PEZR 2019 e solicitar a prefeitura que revise esse mapeamento tendo como base o novo PEZR, das novas curvas de ruído que serão desenvolvidas com a participação CGRA; levar o PEZR 2022 a apreciação



da câmara municipal para análise e que providências sejam tomadas no sentido preventivo de novos usos que sejam incompatíveis com o SBSP. Citou que o aeroporto serve a população ao mesmo tempo que causa impacto à mesma. Destaca que é uma comissão de gerenciamento e não apenas de diálogo. Finaliza a apresentação.

A Sra. Regina Penterich tem a palavra: informa que mora em São Bernardo do Campo há 40 anos na rua Mario Folgário. Agradece poder expor os problemas, informando que a qualidade de vida diminuiu com o ruído aeronáutico; que os aviões estão voando mais baixo e com mais frequência; que está angustiante a situação. Solicita que façam verificações sobre o nível de ruído na região; diz que está esgotando as vias administrativas de forma amigável.

A Sra. Simone (Viva Moema) tem a palavra: informa que é a terceira CGRA que participa e que sabe ser de gerenciamento; questiona o papel da população como consultivo, pois entende não parecer ser; entende que o aeroporto deve ser compatível com o crescimento da cidade, que a prefeitura permitiu tal crescimento e que isso deve ser levado em consideração; comenta que deve-se encontrar um termo comum; que ficou na dúvida quanto ao aumento das rotas, uma vez que a capacidade aérea estava esgotando; entende que isso é o preparo da concessão do SBSP e aumento de número de movimentos previstos; pergunta se a capacidade atual do aeroporto é compatível com esse aumento de operações dos voos previstos para a concessão; em relação ao plano diretor do SBSP que deve levar em consideração a diminuição de movimentos; questiona como fica a diminuição prevista no plano diretor enquanto é previsto um aumento dos voos; diz que a reclamação e ruído está cada vez maior; que os aviões estão cada vez mais ruidosos; pergunta o que teria sido feito de uma reunião para a outra; Sra. Cristina informa que mudou o status da contratação do monitoramento de ruído, que antes estava encaminhando os documentos para licitar o monitoramento de ruído e que agora a contratação está mais próxima; em relação ao plano diretor aprovado na Anac, onde diminuiu os voos de SBSP, conseqüentemente são os dados oficiais. Sra. Regina questiona o EVTEA como documento oficial; Sra. Cristina responde que é uma previsão oficial e que deverá ser tratado o aumento de voos com a concessionária, pois hoje seguimos o plano diretor aprovado na Anac. Sra. Regina entende que deverá ser feito outro plano diretor pelo administrador aeroportuário, e questiona quem aprova esse plano diretor. Sra. Cristina informa ser a Anac; em relação à capacidade do aeroporto e capacidade aérea, Sra. Cristina chama o Capitão Ueiler, que informa sobre a capacidade aérea de todos os aeroportos de São Paulo. O espaço aéreo tem condições de absorver todos os aeródromos de SP. Há expectativa de aumento de tráfego aéreo em todo o mundo. Essa mudança de rota foi a antecipação desse dado futuro de aumento de voos. Próximo ao aeroporto, onde há mais reclamação e ruído não tem grandes alterações significativas; a maior parte da modificação foram nos trechos de voo mais alto; deve-se mapear os problemas de altitude para sabermos o que está ocorrendo; se for possível será alterada as rotas, desde que seja viável a alteração, sem perda na segurança dos voos na malha de São Paulo; deve-se fazer um plano para qualquer alteração desde que viável e com embasamento técnico; entende que a percepção do ruído pode ter a ver com home office ou mais tempo em casa devido à pandemia; ressalta que o DECEA está na CGRA para colaborar.

Sr. Walter: fala no bom senso do capitão e agradece; percebe que os fatos estão fora do comum; que todos da CGRA estão tratando com um problema que foi criado há 1 ano atrás, em 2021; que anteriormente estava em perfeito equilíbrio o aeroporto e o crescimento orgânico de São Paulo; que as mudanças foram feitas com irregularidades e inconsistências, especialmente o trecho que aumenta a quantidade de decibéis permitidas no uso do solo de forma irresponsável e sem um ente responsável; percebe que o DECEA lida com a mudança de rotas de forma que o município que trate do tratamento acústico com a instalação de janelas antiruído; que essa solução é letra morta e inviável, ineficaz. Que a ANAC aprovou o PEZR de forma irresponsável; que se coloca como



defensor do parque Ibirapuera; que está acumulando uma serie de documento de respostas da INFRAERO, DECEA, ANAC, COMAER, Ministério de Infraestrutura e Presidência da República para cruzamento de informações e acionamento do MP; informa que o COMAER informou que em 1 de janeiro de 2022 mudou-se a rota, gradiente, e outros pormenores; cita o art. 225 da Constituição Federal; entende ser crime ambiental haver sobrevoos no Parque Ibirapuera; cita sanções e penalidades legais; cita a lei 9605/98; cita decreto 6780/2009; entende que as informações prestadas não estão de acordo com a realidade; solicita suspensão das novas rotas; entende que não adianta a INFRAERO rever o PEZR, pois as rotas não deveriam ser alteradas, pois hoje a rota configura crime ambiental, e cita que as novas rotas seriam inconstitucionais.

Sra. Cristina solicita informação sobre um relatório de impacto ambiental da cidade em relação ao parque Ibirapuera; Sr. Walter interrompe pois entende que a pergunta muda o objeto da reunião; que os aviões causam impacto de emissões, fauna e flora; Sra. Cristina informa que a pergunta não destoa, uma vez que ele fala com propriedades sobre o impacto ambiental, portanto deve ter algum estudo; A Sra. Cristina informa que a CETESB pode inserir condicionante ambiental na licença de operação que hoje se encontra em renovação; Glaucia da CETESB informa desconhecer estudo sobre impacto de ruído no parque e que pode procurar na literatura; Sr. Manoel fala do transtorno gerado na transferência dos voos, do uso das cabeceiras, passando pelo Itaim Bibi e Parque do Ibirapuera; que se essa mudança das rotas não tivesse ocorrido de forma irregular; que o Sr. Ramos Pinto propôs agenda para averiguação do ruído e dos transtornos causados; sugere que o DECEA volte as rotas "originais"; que o DECEA quem criou o problema; que seja feito um fundo para janelas antirruído; entende que o erro está na origem e deve-se cancelar a mudança das rotas; novamente destaca que o erro está na origem e que o DECEA errou ao alterar as rotas;

O Sr. Ramos Pinto retorna com duas observações: 1. Questionamento para o DECEA que sejam avaliadas, ou se foram avaliadas no projeto TMA SP neo, de opções de rotas aéreas de menor impacto sobre o territorial, conforme diversas reclamações. Parece ser muito importante esse estudo, no sentido de apontar novas rotas (demanda apontada nesta CGRA); 2. Sobre o possível aumento de capacidade do aeroporto. A INFRAERO fez referência de que não tem documentação oficial sobre o aumento de voos, mas existe o EVTEA 2021 aprovado pelo ministério de infraestrutura e este seria considerado documento oficial; repetiu que este fala em 246 mil e 400 mov/ ano em 2022 e isso representa 44 voos/hora; mencionou a importância do DECEA falar sobre essa possibilidade de aumento de voo, esclarecendo melhor essa probabilidade; que a atualização do PEZR depende desse *input*; citou que a Sra. Simone questionou sobre o plano diretor aprovado e que este pode ser alterado, sendo elaborado pelo operador do aeroporto e que é a Anac quem aprova; que a INFRAERO pode fazer mudança do plano diretor e que isso seja, sim, levado em consideração; que está claro que existe demanda para tais alterações, e que o DECEA teria possibilidade de retornar as rotas anteriores; ressaltou que não está dando opinião pessoal sobre essa alteração, apenas destacando o que está sendo colocado pela população; notou que o PEZR 2019 não foi realizado com irregularidade e ilegalidade, diferente do que alguns reclamantes tem insistido em dizer;

O Sr. Edwaldo (AMEA) tem a palavra: agradece a participação e conclui que todos foram claros, mas coloca que os problemas do aeroporto e os moradores há 3 décadas todos conhecem como acidentes, poluição química, e chama atenção para que todos participem das soluções, conforme colocado pelo Sr. Ramos Pinto (SAC); cita que deve ter investimento para mitigação; que existe tecnologia pra isso; que o tratamento e ruído e o amenizar terá que acontecer; que a tecnologia nova dos motores já está acontecendo; que a mitigação do ruído atual é que deve ser tratado agora; que as entidades presentes chegam a conclusão que deva se pensar num fundo para implementar verba para mitigação do ruído; que os usuários dos aeroportos quem podem pagar esse fundo;



elogia o Sr. Ramos Pinto sobre o que a SAC apresentou; alega que Cumbica proporrá uma taxa de 10 reais ; que tem conversado com autoridades e políticos que possuam simpatia a essa ideia; que a mitigação de ruído é que deve ser tratada. A Sra. Cristina informa que algumas ações dependem do legislativo; que a CETESB foi chamada para que coloque condicionante na LO sobre o assunto, que o assunto é complexo; que propostas mitigadoras são bem vindas; que muitos encontros serão feitos; que as ações não são tão rápidas quanto desejávamos, mas que é importante a CGRA acontecer para que a população se coloque, assim como os órgãos competentes tratem de suas obrigações quanto ao assunto; que o aeroporto está aberto a escutar todas as propostas para mitigação do problema;

O Sr Walter agradece e se desculpa pela eloquência de sua parte; que o PZER tem inconsistências; que se é ilegal ou não é o MP quem julgará; que o Parque Ibirapuera está sofrendo crime ambiental, que isso é criminoso, portanto é pertinente a adequação dos gradientes de decolagem e que essa ação é possível de ser realizada rapidamente; agradece novamente pela oportunidade. A Sra.. Cristina registra que todas as colocações serão tratadas e esclarece que o administrador aeroportuário está tratando o tema de acordo com a lei. O Sr. Ramos Pinto agradece a todos e destaca na agenda proposta quanto as ações mitigadoras; que ilegalidade é a justiça quem determina, enquanto o MP forma um juízo de valor e pode entrar com ação na justiça; A Sra. Cristina passa a palavra para o Sr. Luis Paris, Gerente de Meio Ambiente. Ele destaca que a CGRA vem para que a sociedade possa participar do processo, o que não ocorria no passado; que a ideia é evoluir no processo; que muitas vezes não fique claro o papel da INFRAERO e que os critérios são rigorosos quanto a elaboração do PEZR; que os movimentos das aeronaves, uso de cabeceiras, circulação aérea não é atribuição do administrador aeroportuário; finaliza dando parabéns a todos os envolvidos; destaca que a CGRA é o campo da comunicação entre todos. A Sra. Cristina explicita novamente que legalmente está tratando tudo de sua competência; que a CGRA é um início de conversa; que a CGRA deve ocorrer a cada 6 meses no mínimo; que diante da situação podemos fazer mais encontros como esse; que nos próximos dias será publicado a ATA da CGRA e apresentações no canal da INFRAERO de forma transparente.

SPMA/ SPGP/SBSP

