

INFRAERO
MEIO AMBIENTE

RUÍDO

RELATÓRIO ANUAL DE ATIVIDADES DA CGRA

AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO/ CONGONHAS- DEP. FREITAS NOBRE

ANO REFERÊNCIA: 2022

Encarregadoria de Meio Ambiente do SBSP



@InfraeroBrasil



infraero.gov.br



Assinado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 20/01/2023 às 10:36:48 e CARLOS HAROLDO NOVAK - 20/01/2023 às 12:19:53.
Documento Nº: 2693135-1537 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2693135-1537>



SBSPREG202300001A

1 INTRODUÇÃO

O RBAC 161, Emenda nº 03, aprovado por meio da Resolução ANAC nº 603, de 23 de fevereiro de 2021, estabelece, entre outros, que todo aeródromo civil público deve ter obrigatoriamente um Plano de Zoneamento de Ruído – PZR, que deverá ser registrado na Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. Além disso, o RBAC prevê que o operador de aeródromo que tiver média anual de movimento de aeronaves dos últimos 3 (três) anos superior a 7.000 (sete mil) deve instituir uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico – CGRA, para discutir a elaboração, atualização e implementação do PZR.

São descritas as atividades executadas ao longo do ano de 2022, e apresentados documentos comprobatórios, quando necessário.

2 OBJETIVO

O presente relatório tem como objetivo relatar as atividades desenvolvidas no âmbito da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico – CGRA do Aeroporto de São Paulo/ Congonhas - SBSP ao longo do ano de 2022, conforme o conteúdo previsto no item 161.53(d)(8), do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 161, Emenda nº 03.

3 AEROPORTO DE SÃO PAULO/ CONGONHAS

O Aeroporto de São Paulo/Congonhas está localizado na Av. Washington Luis, s/n.º CEP: 04626-911 Cidade/UF: São Paulo/SP e dispõe das instalações indicadas na figura 1, conforme carta ADC.

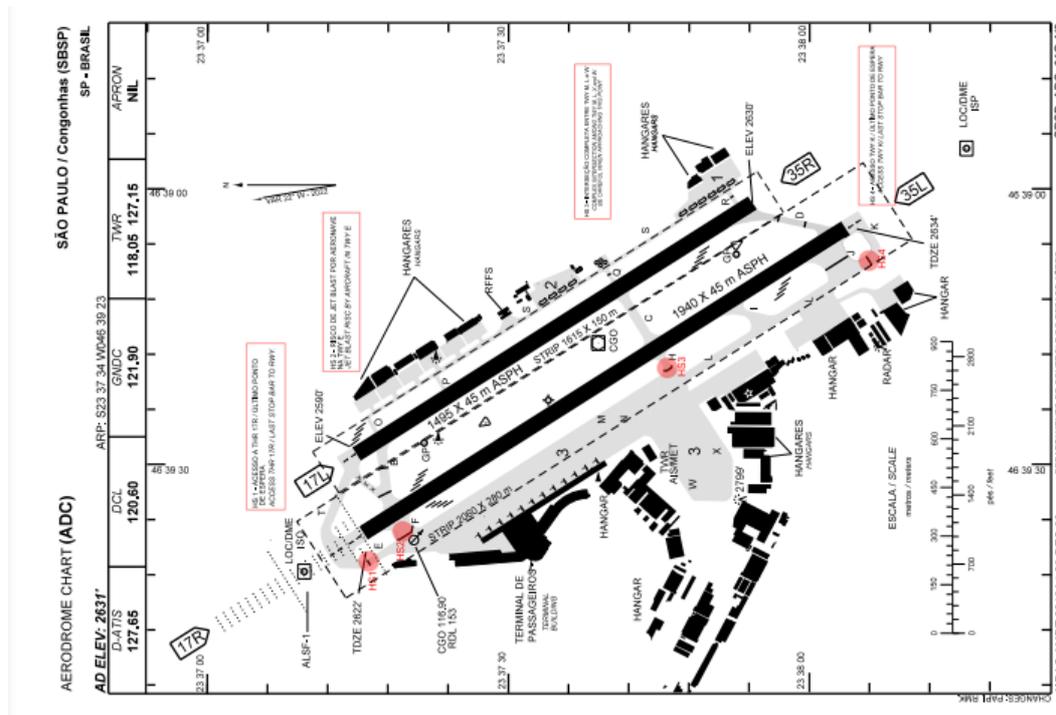


Figura 1-: Instalações do aeroporto

Fonte: <https://aisweb.decea.mil.br/>



No ano de 2022, foram registrados 196.136 pousos e decolagens.

Discriminação	Pousos no Mês (dez)	Pousos no Ano	Decolagens no Mês (dez)	Decolagens no Ano	Pou + Dec. No Mês (dez)	Pou + Dec. No Ano
S BSP	9.327	98.071	9.370	98.065	18.697	196.136

Fonte: SISO / SIMS / Consultas / Movimentos Operacionais

4 REGISTRO DE RECLAMAÇÕES

A Infraero, em atendimento ao subitem 161.53 do RBAC 153 e em consonância com a sua política ambiental no que se refere ao ruído aeronáutico, disponibiliza um canal específico para o recebimento e registro de reclamações, manifestações, consultas e dúvidas relacionadas ao ruído aeronáutico, disponível em: <http://www.infraero.gov.br/fcraweb/>. Além deste canal dedicado, qualquer cidadão poderá fazer uso de outros meios, como ouvidoria, e-mail da área de meio ambiente sbsp_mambiente@infraero.gov.br e registro presencial no próprio aeroporto.

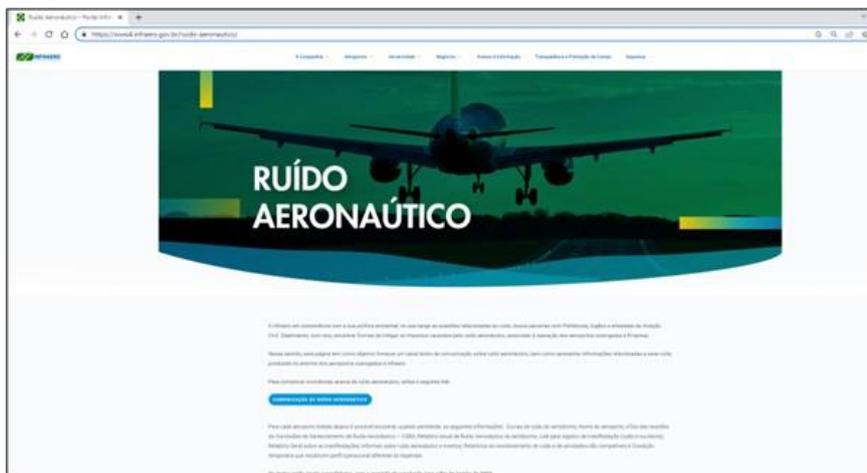


Figura 2 - Site eletrônico sobre ruído aeronáutico da INFRAERO

Com base nos registros recebidos no canal de comunicação, verificou-se que no ano de 2022 foram registradas 1.643 (mil seiscentos e quarenta e três) reclamações relacionadas ao ruído aeronáutico. O aumento das reclamações, em relação aos últimos anos, ocorreu após a mudança das rotas realizadas em maio de 2021, conforme Projeto TMA SÃO PAULO NEO, de responsabilidade exclusiva do DECEA.

4.1 Mapa com Indicação de Reclamações

Conforme já informado, foram registradas 1.643 (mil seiscentos e quarenta e três) reclamações nos canais da Infraero relacionadas a ruído aeronáutico, conforme mapeadas na figura 03.



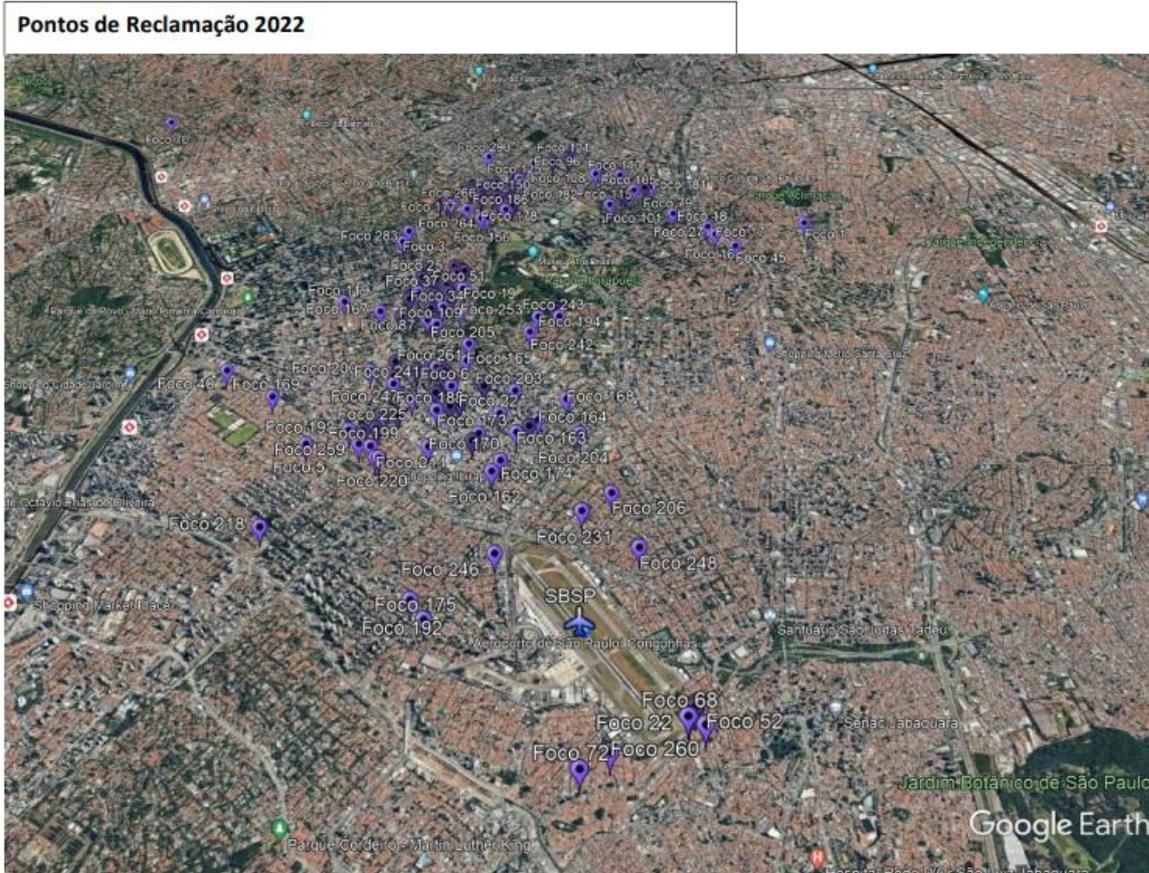


Figura 3 - Mapeamento das reclamações de ruído.

5 ATUAÇÃO DA COMISSÃO

A Comissão de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico (CGRA) atuou dentro de suas competências, tratando as demandas locais. As reuniões ordinárias ocorreram conforme programação anual do aeroporto em 28/03/2022 e 28/09/2022, além das reuniões preparatórias extraordinárias, realizadas em 24/02/2022 e 11/05/2022 (anexo 1).

6 PLANO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO

Segundo o RBAC nº 161, o Plano de Zoneamento de Ruído de Aeródromo – PZR é o documento elaborado com o objetivo representar geograficamente a área de impacto do ruído aeronáutico decorrente das operações nos aeródromos e, aliado ao ordenamento adequado das atividades situadas nessas áreas, ser o instrumento que possibilita preservar o desenvolvimento dos aeródromos em harmonia com as comunidades localizadas em seu entorno.

O Plano Básico de Zoneamento de Ruído – PEZR é elaborado nos termos do RBAC, a partir de perfis operacionais específicos, e é composto pelas curvas de ruído de 75 e 65dB.



Já o Plano Específico de Zoneamento de Ruído – PEZR é elaborado nos termos do RBAC, a partir de perfis operacionais específicos, e é composto pelas curvas de ruído de 85, 80, 75, 70 e 65

Após mudança de rotas dos voos em maio de 2021, Projeto TMA NEO SP, realizado pelo DECEA, a Infraero realizou a revisão do Plano. O PEZR 2022 do SBSP, contendo a revisão das curvas, foi protocolado na ANAC através do OFÍCIO Nº SEDEOFI-2022/05939, de 02/08/2022. Por meio do Ofício nº 388/2022/GTPI/GCOP/SIA-ANAC, de 09/09/2022, a Agência expediu parecer favorável ao registro do Plano Específico de Zoneamento de Ruído.

Cabe destacar que a proposta do PEZR foi encaminhada à Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento - SMUL, para análise das questões relacionadas à compatibilização do uso do solo no entorno do aeroporto, constando o Processo nº 6068.2022/0007573-6.

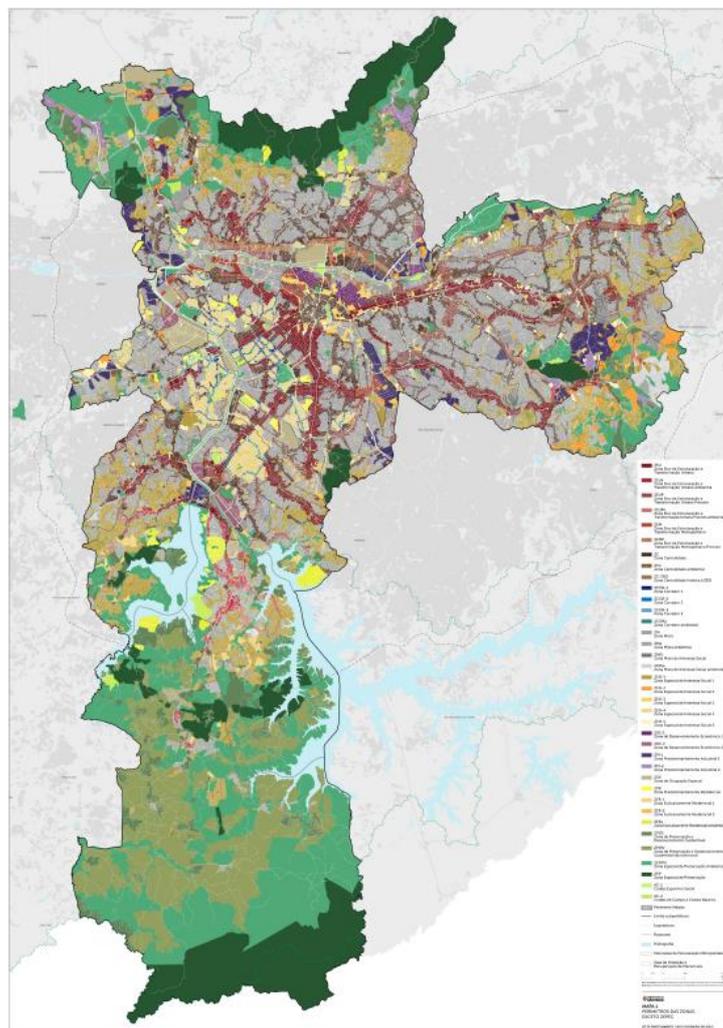


Figura 4 - Mapa de Zoneamento – Uso e Ocupação do Solo de São Paulo.

Fonte: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/Mapa1_ZONAS_com_perimetros_vetados_baixa_resolucao.pdf.



7 ANEXOS

- 1) Atas das reuniões das CGRAs ordinárias e extraordinárias (24/02/2022, 28/03/2022, 11/05/2022 e 28/09/2022);
- 2) Plano Específico de Zoneamento de Ruído 2022 – SBSP;
- 3) Ofício n.º 388/GTPI/GCOP/SIA-ANAC – Parecer da ANAC sobre PEZR 2022;
- 4) Ofício n.º SEDE-OFI-2022/05939 – Proposta de Revisão do PEZR do Aeroporto de Congonhas



ATA da reunião preparatória para a CGRA do primeiro semestre de 24/02/2022



AEROPORTO DE CONGONHAS/SBSP

ATA DE REUNIÃO

Assunto: Reunião preparatória para a CGRA de março de 2022		
Data: 24/02/2022	Horário: 15h	Local: Superintendência SBSP – aplicativo Teams
Participantes:		
a) Cristina Toffoli Simoens da Silva – matrícula n.º 17.780-06 (SPMA); b) Marcos Fernandes Calixto Rios - matrícula 13.690-27 (arquiteto SPMA); c) Walter Luiz Rodrigues Stanisci Junior – matrícula 11.123-72 (gerente SPSE); d) Hamilton Araujo – matrícula 12.813-42 (coordenador SP50); e) Paulo dos Santos – matrícula 16.700-35 (Jornalista - Assessoria de imprensa e comunicação interna) f) Fued Abrão Junior – matrícula 10.182-61 (superintendente de Meio Ambiente); g) Mariana Emidio Guimaraes - matrícula 16.899-85 (Assistente EGPA); h) Paula Hosannah de Carvalho - matrícula 16.164-33 (coordenadora EGPA-3); i) Tenente Paulo Almeida (SRPV / DECEA); j) Raul Souza (ABEAR); k) Julio De Souza Pereira (IATA); l) Paulo Sérgio Ramos Pinto (SAC).		

Pauta: Gerenciamento do Ruído Aeronáutico do Aeroporto de São Paulo/Congonhas – Dep. Freitas Nobre
1. Projeto Neo TMA-SP e reclamações relacionadas, a saber:
2. Reclamação na região do Ibirapuera – reclamação ouvidoria INFRAERO n.º 235 - protocolo n.º 00113000227202200
2.1 Uso das cabeceiras no período de 01 a 18 de janeiro de 2022. Algum motivo além dos ventos? O reclamante alega:
2.1.1 “10 dias com 100% de decolagens para o sentido norte em 18 dias corridos desde o início do ano”;
2.1.2 Houve algum comunicado à sociedade sobre a mudança das rotas dos voos que operam no SBSP? Existe essa obrigatoriedade de comunicação?
2.1.3 02. Informações que contemplem e apresentem, de forma clara, a relação exata das mudanças efetuadas nas rotas de decolagens do Aeroporto de Congonhas a partir da elaboração e implementação do novo PEZR, em 2019, e do projeto denominado “Nova TMA São Paulo NEO”, no mês de maio de 2021, principalmente aquelas que atingem diretamente o bioma do Parque Ibirapuera com sobrevoos que cortam a sua área verde em decolagens que apresentam “curvas de altitude” com gradientes superiores a 3%.
2.1.4 03. Informações que contemplem e apresentem, de forma clara e comparativa, os mapas das rotas de decolagens pela cabeceira 35R e 35L do Aeroporto de Congonhas antes e após a implantação do novo PEZR, em 2019, e da chamada “Nova TMA São Paulo NEO”, em 2021, (grad. 3%, grad. 4%, grad. 5% e outras), principalmente aquelas que atingem diretamente o bioma do Parque Ibirapuera



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA em 07/03/2022 10:25:02.
Documento Nº: 2424411-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2424411-2426>



SBS/PC/0220042

SIGA



SBSPREG202300001A



<p>com sobrevoos que cortam a sua área verde em decolagens que apresentam ζcurvas de altitude ζ com grad. superiores a 3%.</p> <p>2.1.5 04. Informações que contemplem e apresentem, de forma clara e comparativa, a frequência de utilização de cada uma dessas rotas de decolagens pela cabeceira 35R e 35L do Aeroporto de Congonhas antes e após a implantação do novo PEZR, em 2019, e da chamada "Nova TMA São Paulo NEO", em 2021, (grad. 3%, grad. 4%, grad. 5% e outras), principalmente aquelas que atingem diretamente o bioma do Parque Ibirapuera com sobrevoos que cortam a sua área verde em decolagens que apresentam ζcurvas de altitude ζ com grad. superiores a 3%.</p> <p>2.1.6 05. Informações sobre a existência ou inexistência de Estudos Ambientais que expliquem e justifiquem a autorização, constante no PEZR elaborado no ano de 2019, que permite ruídos acima de 70dB até 75dB sobre Parques em oposição direta ao que reza a Constituição Federal em seu artigo 225 e a Lei 9.605/98 sobre Crimes Ambientais, com a consequente apresentação desses Estudos Ambientais, caso existam.</p> <p>2.1.7 09. Informações sobre a existência ou inexistência de Estudos Oficiais que especificam os Impactos Sociais, Econômicos e Ambientais das mudanças nas rotas de pouso e decolagens no Aeroporto de Congonhas, inclusive e principalmente as consequentes da implantação do novo PEZR, em 2019, e da "Nova TMA São Paulo NEO", em maio de 2021, sobre o Parque Ibirapuera e bairros antes nunca atingidos pelas rotas de decolagens desse aeródromo, com apresentação de Documento Oficial sobre os referidos Estudos, caso existam.</p> <p>2.1.8 14. Informações sobre quais instruções e/ou normativas estão ora em prática no Aeroporto de Congonhas para determinar a escolha das cabeceiras de decolagens e pousos em condições de ausência de vento (menos do que 5 nós) e vento lateral.</p> <p>2.1.9 15. Informações sobre mudanças específicas que tenham sido implementadas a partir de 01/01/2022 e quais exatamente foram elas.</p> <p>2.1.10 Questão 1: As novas rotas foram consolidadas?</p> <p>2.1.11 Questão 2: As rotas anteriores foram definitivamente desativadas?</p>
3. Reclamação Ouvidoria SAC Processo 50001.004035/2022-08 – Região do Ibirapuera;
4. Reclamação região da Vila Mariana;
5. Reclamação região do Itaim Bibi;
6. Reclamação São Bernardo do Campo – diversas reclamações via e-mail SPMA;
7. Informações de rotas para atualização do PEZR;
8. Contratação monitoramento de ruído por SBSB.

Pág. 2



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA em 07/03/2022 10:25:02.
Documento Nº: 2424411-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2424411-2426>



SBSB-CA-02270042

SIGA



SBSPREG202300001A



Registrou-se o seguinte:

1. A SPMA apresentou a pauta da reunião, que trata da mudança das rotas dos voos que operam No Aeroporto de Congonhas, conforme Projeto Neo TMA-SP e, após apresentação em PPT, tratou, ponto a ponto da reclamação ouvidoria INFRAERO n.º 235 - protocolo n.º 00113000227202200 e demais;
2. A SPMA informou que o reclamante também abriu processo junto a SAC, como também na ANAC, mas que este último ainda não foi apresentado ao aeroporto;
3. O SRPV/DECEA informou:
 - Que também tem recebido muitas reclamações;
 - Que o SBSP é uma área muito povoada;
 - Que a facilidade de acesso a informação aumenta o n.º de reclamações;
 - Que o Projeto Neo TMA-SP foi apresentado pelo Tenente Guilherme nas ultimas CGRAs;
 - Que as aproximações (chegada) praticamente não sofreram mudanças devido o entorno do SBSP já estar povoado;
 - Que a aeronave vem alinhada ao aeroporto em 10 milhas;
 - Que o período da reclamação, de 01/01 a 18/01/22, predomina o uso da PPD 17 em 70% e 30% a PPD 35 (mudança meteorológica aumenta o uso da 35)
 - Que a angulação de rampa não é o DECEA quem estipula. Os procedimentos são realizados de acordo com a ICAO;
 - Que a mudança foi sutil e o critério para o início de curva para decolagens são basicamente os obstáculos (natural ou artificial);
 - Que a mudança em 100 pés na altitude foi autorizada para início da decolagem da PPD 35;
 - Que a mudança foi sutil - de 3800 para 3900 pés;
 - Que se deve analisar mais detalhadamente o que está afetando as novas localidades;
 - Que internacionalmente falando, os procedimentos em Congonhas se dão por altitude e que depende do gradiente que a aeronave está utilizando. Existe um gradiente mínimo para as aeronaves e dificilmente usam o mínimo. Se decolar com um pouco mais do gradiente mínimo vai iniciar e adiantar a curva em 4,5%, por exemplo. Essa forma dispersa o ruído num ponto fixo.
 - Que o Projeto Neo TMA-SP foi divulgado na televisão e começou na pandemia, sendo menor a quantidade de voos.
 - Que no final do ano já existe uma recuperação na aviação, aumentando as reclamações de ruído;
 - Que diversas pessoas estão trabalhando em home office, aumentando a percepção de ruído da população;
 - Que as operações no SBSP já se aproximam dos voos antes pandemia (aproximadamente 70%);
 - Que se deve questionar se o problema é o sobrevoo ou o ruído. Precisa de mais dados para comparar o impacto;
 - Que as mudanças diminuíram em média 15% o impacto das áreas de cobertura das curvas de ruído;
4. A técnica Mariana (EGPA) informou a necessidade de informações pendentes pelo DECEA para atualização do PEZR do SBSP. A encarregada Cristina informou que foi enviado via e-mail o modelo de como o DECEA deve entregar as informações para que a Infraero possa elaborar o documento; a técnica pergunta se é possível entregar nos próximos dias.
5. O técnico Ramos Pinto (SAC) destacou que o PZER do SBSP está em atraso, uma vez que as rotas foram alteradas em 20 de maio de 2021, conforme Projeto Neo TMA-SP;

Pág. 3



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA em 07/03/2022 10:25:02.
Documento Nº: 2424411-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2424411-2426>



SBSPP/CA/2022/0042

SIGA



SBSPPREG202300001A



6. O superintendente de Meio Ambiente, Fued, informou sobre GT no Aeroporto de Santos Dumont (rota verde) e formar possível GT para o SBSP para diminuição de impacto na cidade;
7. A SPMA informou que as operações do SBSP já estão com 70% dos voos antes da pandemia
8. Ramos Pinto - SAC perguntou se a CGRA será presencial, híbrida ou via aplicativo Microsoft teams, SPMA informou que passará o questionamento ao superintendente do SBSP, mas que acredita que pela variante do coronavirus ainda presente, grande chance de ser reunião virtual, tendo em vista ter dado certo essa forma e que facilita a participação de órgãos e associações de bairros;
9. Ramos pinto sugere maior n.º de reuniões e não apenas o que a RBAC orienta;
10. Informado sobre o monitoramento de ruído no SBSP e que o mesmo está em fase de revisão de documentos da empresa vencedora, sendo 2 pontos fixos prioritários, 2 pontos fixos secundários e 2 pontos secundários móveis.
11. A SPMA informou que enviará os contatos e a ATA desta reunião a todos os participantes como forma de melhorar a comunicação.
12. A SPMA informou que no início de março enviará o Ofício com a data da primeira CGRA do ano.

Finaliza-se.

Pág. 4



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA em 07/03/2022 10:25:02.
Documento Nº: 2424411-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2424411-2426>



SBSP/CA/0202200042

SIGA



SBSPREG202300001A



Ata da CGRA de 28/03/2022



AEROPORTO DE CONGONHAS/SBSP

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;

1



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 12/04/2022 às 17:47:36.
Documento Nº: 2466152-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2466152-2426>

SIGA



SBSPP/CAJ/2022/0371A



SBSPREG202300001A



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 NED;
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;

Pág. 2



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 12/04/2022 às 17:47:36.
Documento Nº: 2466152-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2466152-2426>



SBSFPCA020200371A

SIGA



SBSPREG202300001A



Assinado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 20/01/2023 às 10:36:48 e CARLOS HAROLDO NOVAK - 20/01/2023 às 12:19:53.
Documento Nº: 2693135-1537 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2693135-1537>

SIGA

- 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/GMS – 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:

Pág. 3



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 12/04/2022 às 17:47:36.
Documento Nº: 2466152-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2466152-2426>



SBSP/CA/202300371A

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA

- 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;

Pág. 4



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 12/04/2022 às 17:47:36.
Documento Nº: 2466152-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2466152-2426>



SBSPP-CAU02200371A

SIGA



SBSPPREG202300001A



- 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;

Pág. 5



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 12/04/2022 às 17:47:36.
Documento Nº: 2466152-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2466152-2426>



SBS/PC/ALG/20037/1A

SIGA



SBSPREG202300001A



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.

Pág. 6



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 12/04/2022 às 17:47:36.
Documento Nº: 2466152-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2466152-2426>



SBS/SPCA/202200371/A

SIGA



SBSPREG202300001A



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

Pág. 7



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 12/04/2022 às 17:47:36.
Documento Nº: 2466152-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2466152-2426>



SBSPPCAL202200371A

SIGA



SBSPPREG202300001A



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 as 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

Pág. 8



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 12/04/2022 às 17:47:36.
Documento Nº: 2466152-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2466152-2426>



SBS/PCAU/02/00371A

SIGA



SBS/PCREG/202300001A



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 uma termo comum; que ficou na dúvida quanto o 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 a 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, infactível. Que a ANAC aprovou o PEZR de forma irresponsável; que se coloca como

Pág. 9



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 12/04/2022 às 17:47:36.
Documento Nº: 2466152-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2466152-2426>



SBS/SP/CAU/202300371/A

SIGA



SBS/SP/REG/202300001A



defensor do parque Ibirapuera; que está acumulando uma série 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; ressalvou 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;

Pág. 10



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 12/04/2022 às 17:47:36.
Documento Nº: 2466152-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2466152-2426>



SBS/SP/CA/2022/00371A

SIGA



SBSPREG202300001A



elogia o Sr. Ramos Pinto sobre o que a SAC apresentou; alega que Cumbica proporá 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

Fig. 11



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 12/04/2022 às 17:47:36.
Documento Nº: 2466152-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2466152-2426>



SBS/SPCA/2022/00371A

SIGA



SBSPREG202300001A



ATA da reunião preparatória para a CGRA do segundo semestre, de 11/05/2022



AEROPORTO DE CONGONHAS/SBSP

ATA DE REUNIÃO		
Assunto: Reunião preparatória 2 para a CGRA 2		
Data: 11/05/22	Horário: 13h30 às 16h00	Local: sala de reunião CGA via aplicativo Teams
Participantes:		
a) Cristina Toffoli Simoens da Silva (SPMA - Encarregada de Meio Ambiente do SBSP); b) Marcos Fernandes Calixto Rios (arquiteto da SPMA); c) Fued Abrão Junior (Infraero/DOMA - Superintendente de Meio Ambiente); d) Luis Eduardo Paris – (Infraero/Gerente de Planejamento de Meio Ambiente) e) Paula Hosannah de Carvalho (Infraero/EGPA-3 - Coordenadora de Plano Diretor e Integração Urbana); f) Tenente Paulo Almeida (CRCEA-SE / DECEA); g) Tenente-Coronel Eduardo Sardella da Silva (CRCEA-SE / DECEA); h) Capitão Ueiler (CRCEA-SE / DECEA); i) Paulo Sérgio Ramos Pinto (SAC/Infra); j) Jozemar Barreto Oliveira (CETESB); k) Maria Paula Boechat Borges de Macedo (ANAC); l) Emilia Raphael dos Santos (ANAC); m) Luiz Carlos Osternack Bueno (ANAC).		
Pauta: Gerenciamento do Ruído Aeronáutico do Aeroporto de São Paulo/Congonhas – Dep. Freitas Nobre:		
1. Responsabilidades das entidades públicas que atuam na CGRA (conforme solicitado pelos representantes do CRCEA-SE);		
2. Atualização do Plano de Zoneamento de Ruído Aeronáutico do Aeroporto de Congonhas – Dep. Freitas Nobre;		
3. Aumento de reclamações do ruído do aeroporto;		
4. Diálogo sobre as referências a considerar nas “análises de pertinência” (Ref.: RBAC 161) das reclamações de ruído aeronáutico originadas de moradores de áreas que, antes de 20.05.2021, nunca tinham apresentado reclamações.		



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 27/05/2022 às 09:50:32.
Documento Nº: 2509519-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2509519-2426>



SBSPPCA0202200808A

SIGA



SBSPREG202300001A





AEROPORTO DE CONGONHAS/SBSP

Registrou-se o seguinte:

A encarregada da SPMA inicia a apresentação com os itens da Pauta:

Item 1: Responsabilidades das entidades públicas que atuam na CGRA

DECEA: Cap. Ueiler informa: que o DECEA aplica as boas práticas nos procedimentos da Terminal NEO SP; que o DECEA segue o que a ICAO estabelece quanto a segurança operacional para reduzir a carga horário do controlador, aumentar a segurança, o encurtamento de rotas para absorver o desenvolvimento do transporte aéreo quanto a demanda futura e crescimento econômico; quanto ao ruído, informa que não existe legislação específica na construção dos procedimentos de circulação aérea que devem seguir (DECEA); Se for possível o DECEA irá atentar a questão do ruído, como fizeram em Campinas. Mas para o SBSP não existe região inabitada, portanto qualquer direção e mudança de rota irá impactar alguém; que na tomada de decisão o DECEA entende que deve ser uma política pública; que deve-se pensar na economia e gases poluentes ou no ruído; que o DECEA pensa no conjunto dos fatores; que quanto mais direta a rota for, menor o tempo do ruído; que o número de reclamações não devem apavorar os órgãos competentes; que a comunidade está mais consciente do problema e sabe onde reclamar; que o DECEA está direcionando as reclamações para a CGRA; que a pertinência da reclamação deve ser verificada; que não deixam de pensar no ruído, mas que optam por priorizar o todo; que todos os órgãos devem pensar em mitigação; que seja definida na CGRA como mitigar o problema; que a TMA NEO SP teve a circulação ajustada, ou seja, que há pouco espaço para variação das trajetórias. Isso em função dos diversos aeroportos próximos uns aos outros e também em função de obstáculos artificiais e naturais no entorno destes aeroportos.

a todos; que não tem rota que não incomode os moradores; SAC: Ramos Pinto: entende que já existe uma clareza e consenso entre todas as entidades quanto a estarem mantidas suas competências legais e regulamentares e que a CGRA é essencialmente um fórum de sugestões, discussão e propostas, construção de ações que possam trazer alguma ação mitigadora quanto ao ruído; que não é a CGRA quem tomará todas as decisões, conforme determina a RBAC 161; que os e-mails da SAC ressaltam que o desafio a ser colocado é saber se existe a possibilidade de ajuste das rotas que reduza o impacto do ruído no território; que temos que pensar quantas pessoas são afetadas nas rotas A, B, C... sempre preservando os objetivos do projeto TMA NEO SP; que precisamos ter uniformidade de compreensão quanto às responsabilidades dos órgãos presentes na reunião e na CGRA; DECEA: Cap. Ueiler: respondendo a SAC, que na proximidade do SBSP o ajuste de direção é bem restrito; que próximo as cabeceiras as aeronaves devem estar alinhadas; que podem colocar ponto de curva mais à frente ou mais alto e que ainda assim afetará outras áreas; que utilizam as melhores técnicas - dispersão de forma a não focar apenas em um ponto; que essa dificuldade está no mundo todo; que não deveria ter área residencial no entorno do aeroporto; que não se deve alterar rotas diminuindo a segurança operacional em prol da diminuição do ruído aeronáutico; que deve-se pensar em evitar a excursão de pista; que o DECEA pode ser mais transparente na questão de ruído junto a população; que não será diminuída a segurança operacional por causa das reclamações; DECEA: Tenente Almeida: que as reclamações devem ter análise de pertinência; que as reclamações depois da mudança da TMA NEO SP muitas vezes não são pertinentes, pois a maioria dos voos já passavam em pontos como o Itaim Bibi; que as pessoas estão mais em casa aumentando a percepção do ruído; que muitas reclamações não foram ocasionadas pela TMA NEO SP; que o trecho inicial pouco mudou, apenas gradientes da decolagem, que o ponto de curva está na mesma posição de antes da TMA NEO SP;

DECEA: Cap Ueiler: que reduziram o gradiente porque a ICAO determina ser o gradiente mínimo quanto a segurança operacional e obstáculos;

SPMA: Cristina: sugere que o DECEA elabore um documento mais didático para que a população compreenda a mudança das rotas e a segurança operacional;

MAPL: Paris: demonstrar imagens e gráficos para a população visualizar e entender a mudança de rotas; Que, em 2020, a Infraero teve 13 reclamações de ruído referentes ao SBSP; em 2019, sem reclamações; em 2021, 27 reclamações, sendo 7 até maio. Posterior a maio de 2021, 20 reclamações, com o novo procedimento

Pág. 2



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 27/05/2022 às 09:50:32.
Documento Nº: 2509519-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2509519-2426>



SBS1FC402020808A

SIGA



SBSPREG202300001A





AEROPORTO DE CONGONHAS/SBSP

operacional. Em 2022, já chegamos em 1.000 reclamações. Até 11 de abril, 294 reclamações (sem duplicidade), representando mais de 1.000% de aumento em relação aos anos anteriores; entendemos que as pessoas estão mais sensíveis ou mais em casa, mas que algum problema aconteceu, sendo importante partir dessa premissa. Que o maior sensor de ruído é o ouvido humano; que uma reclamante mudou de Moema para não ter mais ruído e, com a mudança de rota, o ruído acompanhou seu novo local de residência; que um ponto a entender é que as pessoas que recebiam o ruído até 2019 já estavam cientes do problema; que ao alterar a rota existe, também, uma questão econômica no valor dos imóveis; que temos evidência e que a causa provável é a mudança de rota; que, sobre o item 1 da pauta, que trata das responsabilidades da CGRA, o RBAC 161 define que a CGRA deve "estudar, propor e implementar medidas mitigadoras"... e que a CGRA é composta por diversos órgãos; que a ANAC pode adequar a RBAC 161, pois o administrador aeroportuário não tem a competência suficiente para implementar ações mitigadoras. Como exemplo, a questão de resíduos sólidos fora do aeroporto, sobre os quais o aeroporto não tem poder de gerenciamento; que o administrador aeroportuário não tem competência quanto circulação aérea e tampouco quanto ao tipo de aeronave que opera no aeroporto; que o aeroporto é limitado quanto às ações mitigadoras; que a sociedade está mais informada e que a Justiça e o MP enxergam apenas um ente: o administrador aeroportuário. Que o administrador aeroportuário tem as evidências necessárias do problema de aumento do número de reclamações; que a Infraero está mapeando os pontos de reclamação; que as reclamações estão orbitando os pontos das reclamações de 2019; que devemos tratar o assunto com celeridade, pois em breve os órgãos receberão processo e que gasta-se muito tempo para responder às reclamações.

SPMA: Cristina: sobre a questão das responsabilidades, o aeroporto responde o que é de sua competência, mas que, por questão de gerenciamento do ruído, encaminhamos ao DECEA as reclamações de circulação aérea. Que se deve alinhar essa questão, de forma que o reclamante tenha suas respostas; que o aeroporto tem procurado responder reclamações que envolvem vários órgãos, mas que muitas vezes o reclamante não se sente atendido;

DOMA: Fued: ruído faz parte de problemas de aeroportos pequenos e maiores... temos um cenário que não é simples; no passado, no Santos Dumont, passamos por uma questão parecida, assim como o Aeroporto de Jacarepaguá; que no Santos Dumont foi implantado procedimento RNP e que houve muitas reclamações com a concentração de rota de aeronaves em determinados pontos, o que anteriormente não ocorria; que houve ação judicial no Santos Dumont, que sofreu restrições no horário de funcionamento; que a Infraero não quer que ocorra o mesmo no SBSP; que em reunião junto a ABEAR foi colocado o problema, informando que podemos sofrer redução de operações ou no horário de funcionamento do SBSP; que se não houver uma ação conjunta não teremos como resolver o problema, com risco de reduções de voos; que as associações de bairros já entraram com processo junto ao MP devido à poluição sonora e de queima de combustível; que isso pode ser fator de impacto na questão de concessão do SBSP; que a Infraero recebe as informações e que encaminha aos órgãos competentes; que o monitoramento de ruído está sendo tratado com prioridade; que após os resultados de monitoramento de ruído pode-se criar munção para ações diversas contra o aeroporto e todas as entidades envolvidas; que com o monitoramento de ruído conseguiremos saber qual a aeronave e voo está causando mais ruído e dessa maneira será endereçado o problema para quem é de direito; que hoje a população utiliza o Flight Radar e que só não tem os dados dos decibéis, no mais a população tem as informações necessárias; que foi alertado à ABEAR e ANAC; que ofício será entregue à ANAC, SAC e DECEA sobre as reclamações; que foi estudado o caso de Santos Dumont com a SAC, ANAC, DECEA, cias. áreas e o resultado foi chamado de linha verde; que foi aumentado em 4 minutos os voos, mas que o ruído foi priorizado; que a CGRA sugere ações, mas não tem competência para a tomada de decisão; sugere estudos com alternativas com o DECEA; fazer simulações de rotas; que o sistema de monitoramento de ruído é muito caro e que os pontos fixos serão tecnicamente escolhidos, não sendo monitorado todos os bairros; que o monitoramento não resolve problema, mas sim detecta; que o DECEA pode fazer gráficos e desenhos didáticos para apoiar o aeroporto na questão das reclamações e respostas das mesmas; que a Infraero não participa das decisões de circulação aérea, que a Infraero não possui mais técnicos para fazer tais estudos, uma vez que a navegação aérea foi pra NAV Brasil; que temos que elaborar em conjunto

Fig. 3



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 27/05/2022 às 09:50:32.
Documento Nº: 2509519-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2509519-2426>



SBSFPCA020200808A

SIGA



SBSPREG202300001A





AEROPORTO DE CONGONHAS/SBSP

as respostas à população. Caso não seja possível, teremos uma imposição legal quanto as restrições de operações do aeroporto; que a ANAC deve auxiliar a CGRA por ser o órgão regulador;

DECEA: Tenente Coronel Sardella: achou positiva a reunião sem a presença da população reclamante; que o entendimento do DECEA em relação a CGRA é que toda reclamação deve ser tratada na CGRA; que as informações deveriam ser centralizadas; que devemos elaborar uma resposta padrão; que o projeto TMA NEO SP durou mais de 4 anos de elaboração; que um resultado melhor é difícil de ser realizado; que entende que o reclamante tem um problema quando muda de local de residência e que a nova sofre com o ruído após mudança, pois existe um impacto imobiliário, inclusive; que acredita que qualquer mudança será difícil de ocorrer; que utilizaram a questão da ecologia; que tratará com área de assessoria de comunicação social do DECEA para transformar as informações técnicas de forma mais didática, na linguagem do cidadão; que investirá em propaganda; que o projeto TMA NEO SP deve durar aproximadamente 20 anos; que o aumento de reclamações tem a ver com a pandemia, pois a cidade ficou mais silenciosa; que o melhor é trabalhar na divulgação;

SPMA: Cristina: propõe centralizar as reclamações no SBSP (CGRA), mas que o DECEA envie a resposta padronizada para encaminhar à população; que a população informou não ter participado ou ter sido comunicada sobre a mudança de rota; que a população já tem mais conhecimento portanto as respostas devem ser mais completas; que a Infraero tem prazo para responder as reclamações;

SAC: Ramos Pinto: que muitos pontos foram abordados; que devemos começar a definir as ações mitigadoras; que o primeiro ponto abordado é que a CGRA é o canal de comunicação e resposta às reclamações de ruído, conforme RBAC 161; que o canal de registro das reclamações com formulário está na página da Infraero; que o item 01 da pauta foi tratado; que o RBAC 161 fez alteração que foi ampliar a composição da CGRA para membros permanentes e convidados externos, que são os reclamantes e as entidades convidadas; que a reunião está composta por entidades que tem competências para tratar o assunto, que o que a população precisa receber é resposta às reclamações; que dados como aumento de reclamação em 1.000% devem ser mapeados; que, supondo que não houve grande alteração de pontos de origem das reclamações, isso deve ser demonstrado num trabalho técnico; trabalho que possa ser apresentado também na Justiça, pois o MP já foi provocado nesse quesito; enfim: que as reclamações devem ser mapeadas; que deve ser feita uma análise técnica e que o DECEA possa ajudar, mas quem deve fazer é a Infraero; que a Infraero não conseguirá fazer sem a colaboração do DECEA; que o DECEA pode realizar propaganda que nada pode ser melhorado, conforme o próprio DECEA sugeriu, mas que se possa fazer uma mensuração sobre isso, porque virá a ser objeto de discussão com a população e pelo órgão ambiental licenciador; que tudo isso pode impactar no potencial econômico do aeroporto, preocupação do governo, que não quer ver a sua capacidade reduzida devido a impacto socio ambiental não resolvido; que temos os meios e equipes presentes para produzir uma resposta qualificada ou que o que foi feito no TMA SP Neo possa ser alterado após análise; que o primeiro passo é fazer o mapeamento das reclamações; que o RBAC 161 trata de 65dB a 85dB, mas que isso não é suficiente; que existem referências que tratam do ruído até 55dB; que já existe um consenso das competências definidas no RBAC 161; que se as instituições seguirem a RBAC não teremos problemas nas ações mitigadoras.

MAPL: Paris:

Que as reclamações recebidas pela Infraero tem dois canais: site da Infraero sobre ruído aeronáutico e a entrada via ouvidoria, que não tem flexibilidade nas respostas e prazos; que identificamos as reclamações e tratamos todas elas, mas dependemos das respostas do DECEA quanto as rotas e que temos prazo a responder; que estamos somando forças e não empurrando as reclamações a outros órgãos;

SAC: Ramos Pinto: destaca que todos têm ouvidoria e todos devem ser transparentes e objetivos nas respostas; que as reclamações via ouvidoria também deveriam ser encaminhadas à CGRA, que é o canal de entrada de reclamações; que o aeroporto deve ter conhecimento de todas as reclamações;

MAPL: Paris:

Pág. 4



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 27/05/2022 às 09:50:32.
Documento Nº: 2509515-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2509515-2426>



SBSP/CA/2022/0808A

SIGA



SBSPREG202300001A





AEROPORTO DE CONGONHAS/SBSP

Que procuramos responder com excelência à população; que o RBAC 161 determina que as respostas são dentro da sua área de atuação e competência e que o administrador aeroportuário é restrito no âmbito das suas atribuições; que os órgãos devem dar apoio ao aeroporto;

SAC, Ramos Pinto: que a CGRA tem duas categorias de membros: os permanentes – empregados do aeroporto - e membros externos: população e órgãos externos; que o administrador aeroportuário pode convidar quem achar pertinente; que devem ser convidados todos os envolvidos na questão do ruído aeronáutico; que a RBAC 161 alterou completamente o assunto; que agora a população reclamante deve ser convidada; que a prefeitura de São Paulo também foi convidada a participar da reunião; que a Prefeitura pode e deve participar dessa discussão, que deve encarar a questão de ruído de forma mais ampla;

SPMA: Cristina: pergunta à ANAC se é possível transformar todos os órgãos em membros permanentes da CGRA, tendo em vista que o assunto passa, necessariamente, por todos os órgãos competentes;

ANAC: Luiz Carlos: informa que as pessoas responsáveis já saíram da reunião, que são a Emilia e a Maria Paula; que não tem competência para responder essa questão, mas que passará a informação;

SAC, Ramos Pinto: acha pertinente a revisão da RBAC, mas os órgãos estão presentes mesmo sem ser membros permanentes, de forma que temos a condição de tratar o assunto; que a ABEAR também deve ser chamada para a discussão, se necessário; deve-se buscar os dados operacionais de 2 anos para elaboração de mapas e elaborar um relatório robusto para resposta a sociedade; em paralelo deve-se ter uma comunicação melhor para a população com foco na questão do ruído com análise espacial; que temos 1.000 reclamações num espaço curto de tempo; que na Europa e Estados Unidos tem uma discussão pública sobre o assunto; que temos um risco de impacto grande que não interessa ao Brasil e a São Paulo;

DECEA, Tenente-Coronel Sardella: que para não termos problema com a população deve-se centralizar as reclamações, mas que não entende ser o aeroporto o único a elaborar a resposta, mas que deve ser um único caminho de forma centralizada, assim todos estarão alinhados; desconhecia que o DECEA não era membro permanente e entende que deve ser; que mudar uma RBAC é trabalhoso e demorado;

SPMA: Cristina: verificará com a TI para criar um grupo de e-mail da CGRA com os órgãos competentes, de forma a todos terem as mesmas informações;

SAC: Ramos Pinto: que a Cetesb e SVMA devem participar do grupo, conforme Condicionante 13 da LO vigente; que as reclamações devem ser feitas com análise de pertinência e que isso é obrigação da Infraero;

SPMA: Cristina: informa que a Infraero já faz a análise de pertinência hoje; que a Sede já está mapeando as reclamações de ruído e que nem todas as reclamações de ruído são enviadas ao DECEA ou qualquer outro órgão competente; passou um exemplo de uma reclamação robusta com informações de outros órgãos; que a Infraero entende que já está realizando todos os pontos da RBAC quanto a CGRA;

DOMA, Fued: reforça que já estamos tratando todos os pontos da RBAC 161; que já realizamos um trabalho enorme; que 1.000 reclamações não são 10; que não temos os conhecimentos técnicos de todas as reclamações e que temos esse limite; que muitas reclamações tratam de procedimentos; que a reclamação muitas vezes chega como ouvidoria e temos prazo; que a ouvidoria falada por Cristina foi respondida de forma detalhada feita pela Infraero; que o reclamante tinha conhecimento técnico; que outras reclamações precisam de apoio; que a análise de pertinência já é feita pela Infraero; que a carga de responsabilidade é grande;

SAC: Ramos Pinto: pergunta ao Coronel Sardella se é possível esse grupo de trabalho entre DECEA, SAC e Infraero para tratativas de reclamações e estudo técnico, com indicação das rotas atuais e antigas, de forma a elaborar um relatório baseado em dados e detalhados para resposta da sociedade;

DECEA: Tenente-Coronel Sardella: de acordo;

Anac: Luiz Carlos: verificará com a Emilia a possibilidade de participar do grupo de trabalho;

SAC: Ramos Pinto: destaca que o Município também deve participar e contribuir com o mapeamento da cidade para análise técnica;

DECEA: Cap. Ueiler: que já estava com a intenção de elaborar a análise de pertinência e comparativo de rotas e já consultado o Instituto do Espaço Aéreo com as trajetórias das aeronaves para comparação do antes e depois com

Pág. 5



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 27/06/2022 às 09:50:32.
Documento Nº: 2509519-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2509519-2426>



SBSFCA02020080A

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA



AEROPORTO DE CONGONHAS/SBSP

mapas das reais trajetórias das aeronaves com mapas de calor para verificar a eficiência da TMA NEO SP; que já estão realizando o planejamento do trabalho.

SPMA: Cristina: questiona se existe previsão de tempo para a elaboração desse mapeamento, pois seria interessante termos esse estudo antes da próxima CGRA, que será realizada em setembro;

DECEA: Cap. Ueiler: acredita que é possível termos um estudo elaborado antes da CGRA, de forma a população entender que estamos tratando o assunto. Informa que na próxima semana pode dar uma resposta;

Que a criação da CGRA já é uma ação; que as regiões mais nobres fazem mais reclamações; que o Jabaquara já não fazem tantas reclamações; Apresenta programa com informações dos voos com dados de nível de ruído; que a divulgação é uma ação; que o problema não tem solução mas tem dados pertinentes;

Item 2: Atualização do PEZR do SBSP:

SAC: Ramos Pinto:

Por conta das alterações das rotas a atualização do PEZR entrou na pauta da reunião; pondera que a RBAC 161 determina que a CGRA deve contar com a participação da comunidade; que tem a competência pra discutir a atualização do PEZR assim como os resultados; que o assunto tem que ser tratado com a Prefeitura Municipal, com a comunidade, CETESB, SVMA; que, na próxima CGRA, a atualização do PEZR deve ser discutida junto a população;

Infraero/EGPA-3: Paula: que a atualização está sendo feita conforme RBAC 161, colocando os movimentos do ano anterior e plano diretor vigente; que sabe que as curvas de ruído terão uma distorção muito grande da realidade; que não sabe como resolver e que depende da posição da Anac; que a quantidade de movimentos está abaixo da realidade; que o operador aeroportuário deve seguir a legislação; que a prefeitura deve participar da discussão; que o plano já está sendo elaborado e provavelmente finalizará no final do mês; que as definições sejam feitas direcionadas pela ANAC; que a princípio será realizado de acordo com o RBAC, mas as questões devem ser realizadas nessas reuniões com os órgãos; que sabe que da forma que está sendo elaborada teremos problemas; que podemos utilizar o ano 2019 como base, mas que teremos uma curva distorcida; que dependemos com o direcionamento da ANAC;

SAC, Ramos Pinto: deve-se encontrar uma solução razoável para a atualização eficaz do PEZR; que temos a projeção de operações do futuro; que o estudo da viabilidade técnica informa 246 mil e 400 mov/ano; se considerar os movimentos do estudo de viabilidade técnica da concessão ficará maior que qualquer curva; que não poderia usar os dados de 2021 para as curvas de Situação Atual, porque a pandemia reduziu os movimentos no ano; que essa é uma forma de apresentar um estudo à população mais coerente; que os movimentos de 2021 (126 mil mov/ano) e implantação final com 150 mil não são consistentes; que com esses dados teremos problemas com a população; que devemos discutir os dados de entrada e que devem ser discutidos nesse fórum; que a participação da Anac, SAC, Infraero podem criar critérios mais coerentes; que os dados da viabilidade técnica da concessão devem ser levados em consideração; que esta discussão não trata apenas das entidades públicas, mas que a população também deve participar; que as principais demandas são atender as reclamações; que não é possível ignorar os dados da pandemia e do EVTA de concessão; que é razoável trabalhar com os dados de 2019 e ter isso validado com a comunidade; que a Anac deve orientar a elaboração do PEZR; que a Anac trate do PEZR do SBSP de forma diferenciada devido à queda de operações na pandemia;

Anac: Luiz Carlos: concorda com as ponderações da SAC; que já temos o conhecimento do problema e que passará as informações à Emília da Anac; que a diretoria da ANAC ou a própria Gerência responsável deve se pronunciar;

SAC: Ramos Pinto: há um relatório assinado pela SAC e Anac sobre o EVTA de concessão do SBSP - a capacidade prevista do estudo é de 246 mil e 400 mov/ano; que é possível essa capacidade aumentar caso haja melhorias na infraestrutura do aeroporto; que o ajuste deve ser realizado; que o Plano Diretor do SBSP já está superado por outros documentos do governo; que deve-se determinar qual ano utilizar como base na elaboração do PEZR; qual o critério será adotado;

Pág. 6



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 27/05/2022 às 09:50:32.
Documento Nº: 2509519-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2509519-2426>



SBSP/CA/02/20200804A

SIGA



SBSPREG202300001A





AEROPORTO DE CONGONHAS/SBSP

Anac: Luiz Carlos: que está bem claro as questões para que a Anac dê o tratamento e que vai encaminhar a proposta de que isso seja tratado a nível de CGRA e não precise de ofícios para tratativas;

Infraero/EGPA-3: Paula: se a ANAC precisar da formalização via ofício, pede informar para que a Infraero e a SAC encaminhem o documento;

SAC: Ramos Pinto: quem tem que definir o caminho é a Anac.

Anac: Luiz Carlos: encaminhará as questões à Emilia.

CETESB: Jozemar: que veio como ouvinte; que trabalha no setor de vibração e ruído e não de licenciamento, este é o IETT com gerência da Regina Vincent; que não devemos utilizar o termo decibelímetro, mas sim o termo sonômetro; que não vê sentido em elaborar o PEZR com o número de operações de 2021; que a CETESB não irá aceitar, pois não representa o passado, presente e futuro; que é melhor utilizar dados de 2019, que ano de pandemia não significa a realidade; que não deve-se mostrar a sociedade um documento inadequado; que tem como justificar utilizar dados de anos mais coerentes e não dados de 2021;

Infraero/EGPA-3: Paula: que o PEZR é uma sobreposição de duas curvas: da situação atual (ano anterior) e a curva da projeção do futuro que são dados do plano diretor; que isso não é uma situação normal e sim atípica; que a ano de pandemia foi abaixo de qualquer realidade, mas foi o mesmo ano de mudança das rotas (projeto TMA Neo SP); que a ANAC determina utilizar o plano de diretor como referência; que a Anac deve orientar a Infraero;

CETESB: Jozemar: que a Prefeitura deve participar da reunião. Que não sabe se a Prefeitura aprovará o uso de duas pistas no SBSP;

SAC: Ramos Pinto: explica que atualmente o SBSP já tem duas pistas; o estudo aeronáutico citado pela Paula fala em construir uma nova pista entre as pistas atuais, mas isso não foi implementado, tanto que a pista principal recebeu o EMAS para segurança operacional; que a pista secundária é utilizada apenas para aviação geral; que temos um caso especial de Congonhas e o encaminhamento dado nessa reunião é um encaminhamento satisfatório; que a Anac deve nos orientar; que considera a projeção para o ano 2022 se aproxima da realidade e deixaria o novo PEZR mais de acordo com a realidade; que usar as rotas implantadas em maio de 2021 e a projeção de movimentos de 2022 pode ser uma boa solução; que o EVTA 2021 é um documento oficial, que informa 246 mil 400 mov/ano no futuro;

Cetesb: Jozemar: que a conversa deve ser realizada com a Anac; que todas as ponderações tratadas aqui devem ser orientadas pela Anac.

Finaliza-se a reunião.

Pág. 7



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 27/06/2022 às 09:50:32.
Documento Nº: 2509519-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2509519-2426>



SBSPP/CAU/02/200806A

SIGA



SBSPREG202300001A



Ata da CGRA do dia 28/09/2022



AEROPORTO DE CONGONHAS/SBSP



ATA DE REUNIÃO

Assunto: Comissão de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico (CGRA) de setembro de 2022		
Data: 28/09/2022	Horário: 14h às 18h	Local: Sala de reunião CGA SBSP – aplicativo Teams

Participantes:

1. Cristina Toffoli Simoens da Silva – coordenadora da CGRA e encarregada de Meio Ambiente do SBSP - Infraero;
2. Fued Abrão Junior – superintendente de Meio Ambiente- Infraero;
3. Mariana Emidio Guimaraes - Assistente Engenharia - Infraero;
4. Paula Hosannah de Carvalho - coordenadora Engenharia - Infraero;
5. Andrea Leal Costa Santos – engenharia Infraero;
6. Welder Freitas Novalis– engenharia Infraero;
7. Eduardo Augusto Faccin– engenharia Infraero;
8. Hudson Galvao Silva – engenharia Infraero;
9. Luciana Ungaretti Borges– engenharia Infraero;
10. Viviane Martins Soares – coordenadora de Meio Ambiente - Infraero;
11. Frits – gerente de operações do SBSP- Infraero;
12. Paulo dos Santos –Jornalista - Assessoria de imprensa e comunicação interna SBSP- Infraero;
13. Paulo Sérgio Ramos Pinto (SAC);
14. Emilia Raphael dos Santos - ANAC
15. Tenente Paulo Almeida (SRPV / DECEA);
16. Daniella Lucas Richards - prefeitura
17. Fabiana cruz – prefeitura
18. Jozemar Barreto Oliveira - CETESB
19. Raul Souza (ABEAR);
20. Julio De Souza Pereira (IATA);
21. Gilberto Fuchs de Jesus – técnico da empresa contratada pela Infraero para monitoramento de ruído -GROM

CONVIDADOS – População reclamante:

22. Fabio Scatolini (IDEA Aeroespacial);
23. Marcelo Torres;
24. Walter Costa - Ibirapuera;
25. Edwaldo Sarmento - Jabaquara;
26. Marco Borges;
27. João Francisco N. da Fonseca;
28. Chalini Fante AMOCORE Butantã;
29. Raphaela;
30. pROF. CARLOS/saibibi;
31. Nilo Machado;
32. Ricardo Salles;



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSP/CAU/202202581A

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA



33. Maria Helena Bueno; 34. Avellar (IDEA Aeroespacial); 35. Bianca; 36. Simone Boacnin - Viva Moema; 37. Nelson Cury; 38. Paulo Uehara; 39. Marcos Aurélio Mesquita Alves; 40. Durval Tabach; 41. Sérgio Costa; 42. Valter; 43. Maria.
Pauta: Gerenciamento do Ruído Aeronáutico do Aeroporto de São Paulo/Congonhas – Dep. Freitas Nobre RBAC 161 - emenda 03
1. Atualização do Plano Específico de Ruído Aeronáutico (PEZR 2022): metodologia e resultado;
2. Monitoramento de ruído do SBSP;
3. Questões colocadas pela população.

Pág. 2



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSFPCA/2022/026591A

SIGA



SBSPREG202300001A





Registrou-se o seguinte:

Cristina, coordenadora da CGRA e encarregada de Meio Ambiente do SBSP apresenta a pauta e as regras de participação para que a reunião ocorra de forma organizada, tendo em vista ter muitos participantes online;

O registro da reunião será publicado em página específica da Infraero na internet, no link de ruído aeronáutico, inclusive para cumprimento de exigência da ANAC;

A gravação da reunião em vídeo ou áudio somente poderá ser feita pela Infraero. Os demais presentes estão desautorizados a gravar a reunião;

Cristina informa que a Paula, coordenadora da engenharia da Infraero, começará a apresentação do PEZR 2022. E após apresentação do PEZR a contratada da Infraero - GROM fará a apresentação do monitoramento de ruído aeronáutico do Aeroporto de Congonhas;

O técnico que representa a SAC, Ramos Pinto, solicita apresentar PPT;

Foi concedido.

Paula Hosannah de Carvalho:

Inicia a apresentação (PPT) do PEZR:

O que é o PEZR? Qual é a legislação envolvida? quais foram as mudanças que tiveram e o porquê?

Essa primeira parte é de conceito e será passada de forma objetiva;

Uma definição importante é que o ruído normalmente é definido como um som indesejado e comumente associado à operação de aeronave;

Certamente não é a única fonte de ruído em áreas urbanas ou nas imediações onde o tráfego local, ferrovia, indústria e outras fontes podem interferir na qualidade de vida diária. Apesar disso, as aeronaves são prontamente identificadas pelas pessoas afetadas pelos ruídos;

O ruído aeronáutico domina as análises de Impacto ambiental;

Existem vários outros ruídos urbanos envolvidos, mas é óbvio que o avião é um elemento pontual e ruidoso que se destaca e por isso causa incômodo tão grande;

E quais são os efeitos principais negativos e de incômodo? Interferência no sono, na fala, dificuldade de concentração, perturbação da comunicação oral, desvalorização mobiliário e fundiário;

O que é um PEZR e qual objetivo?

Pág. 3



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/PCA/2022/02581A

SIGA



SBS/REG/202300001A





Tem o objetivo de representar geograficamente as áreas de impacto de ruído aeronáutico decorrentes das operações aeroportuárias. Serve como um ordenamento para o uso do solo e harmonia de desenvolvimento entre o município e o aeroporto.

O objetivo é que o aeroporto possa operar sem o prejuízo da cidade, sendo ele fonte de economia e desenvolvimento do município;

Legislação pertinente:

- Constituição Federal - o município é responsável pelo controle do solo urbano;
- a aeronáutica no código brasileiro da aeronáutica;
- Plano de Zoneamento de ruído (PZR) tratados pela ANAC no RBAC 161; e
- a aprovação na Portaria 3352/SIA/2018, que estabelece para os operadores de aeródromos, os requisitos de elaboração e aplicação do PZR e define critérios técnicos aplicáveis na análise de questões relacionadas ao ruído aeronáutico na aviação civil.
É ele que determina quais são os fatores que se deve usar, o que que o operador do aeródromo deve apresentar, do que deve considerar ou não considerar no plano e quais são as restrições que devem ser passadas ou não no planejamento. Isso está bem claro nessa legislação

Nada adianta tanta legislação se não for tratado em parceria de forma efetiva.

A portaria 3352/ SIA vem trazendo o processo de aprovação na ANAC desses planos básicos e específicos e o que que precisa aprovar em cada um deles;

Primeira obrigação que a RBAC 161 traz:

- todo aeródromo civil público tem que ter um plano de zoneamento ruído cadastrado na ANAC;
- A partir do momento que um aeroporto tem mais de 7.000 movimentos por ano precisa ter um Plano Específico De Zoneamento de Ruído (PEZR);
- A partir do momento em que o aeroporto tem menos de 7000 movimentos por ano, ele pode escolher entre um básico ou específico ou a ANAC pode exigir um específico para qualquer momento.

Tomando o PZR do Santos Dumont como exemplo:

Ele é composto por 05 (cinco) curvas de ruído de 85db, 80db, 75db, 70db e 65db e as tabelas, compatíveis e incompatíveis, ou seja, o PZR é a curva e mais a tabela;

Considera na sua elaboração: a circulação aérea, pouso/decolagem de aeronaves e os testes de motores das aeronaves e agora, tanto para a situação atual quanto a capacidade máxima de planejamento, do aeroporto;

Pág. 4



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SIGA



SIGA





É, principalmente, uma curva de encontro. Calcula a curva média de 01 ano, transformada em 01 dia e transformada naquele momento. Portanto, pode-se falar que o incômodo que o ruído gera é aquele verificado;

É penalizado no período noturno por ser mais incômodo e a própria métrica utilizada -DNL- já penaliza em 10db o período noturno - média e ponderação de operação noturna;

É uma ferramenta para uso, ocupação do solo ou obrigação de tratamento acústico e possui regras, metodologias de cálculo normatizada, ou seja, o aeroporto e os relatórios técnicos sempre devem seguir o que está escrito na RBAC 161;

Os dados de entradas utilizados para elaboração das curvas são:

As rotas de aproximação, homologadas pelo CISCEA e o seu percentual de utilização. Essas rotas são fornecidas pelo DECEA ou pela na navegação aérea. A composição da rota das aeronaves e seu percentual de utilização, o percentual de operações diurnas e noturnas, o número total de operações.

O algoritmo de cálculo pondera o ruído distribuído em 24h. o algoritmo de cálculo tem maior peso às operações noturnas, são geradas simulações com capacidade atual e a capacidade máxima de ocupação;

São geradas 02 (duas) situações: da situação atual e da curva de implantação final, de planejamento final e as 02 (duas) são sobrepostas;

No passado havia essa sobreposição e ela era apresentada, inclusive no PEZR hoje não é realizado dessa forma. Hoje, em função da legislação, em função de exigências, da própria ANAC, a gente apresenta uma curva só no PEZR. Então, sempre é a maior curva a que mais protege o município é que é apresentada no PEZR, ou seja, de planejamento ou de situação atual. A maior curva e a de maior impacto é apresentado no PEZR.

Se tiver um pedaço que é maior, por um lado, um pedaço maior que o outro, é o somatório dessas áreas, que é a união das áreas apresentadas no PEZR.

As curvas são linhas circundantes de ruído, traçadas no mapa, cada uma representando níveis iguais de exposição de ruído, ou seja, "esse aqui são todas a partir daqui. Até aqui, são os níveis de 65 decibéis, ou seja, a população aqui tende a ter, por média de 65 decibéis, entendeu? Nessa métrica do cálculo, ponderando a operação noturna média de tudo isso que eu vim falando."

Corresponde à média de energia sonora produzida por todos os eventos aeronáuticos ocorridos durante 24 horas, sendo acrescentados 10 decibéis durante o período noturno;

O programa utilizado pela Infraero e com parceria da empresa contratada GROM é SoundPLAN;

Paula Apresenta o novo PEZR do SBSP;

Pág. 5



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSFPCA020202081A

SIGA



SBSPREG202300001A





A questão de ruído, principalmente do Aeroporto de Congonhas, não é uma questão recente: desde 84 tem PEZR aprovado para Congonhas, desde 84 existe plano de restrição de ruído para Congonhas, então teve um em 84. Foi substituído em 2019 e agora foi substituído novamente em 2022;

A Infraero realizou um comparativo para se ter uma referência entre o PEZR 2019. e o PEZR aprovado agora em 2022.

Percebe-se que, por mais que tenha um impacto maior de um lado tem um impacto menor de outro: Ele aumentou nas laterais, mas diminuiu, principalmente na parte de 80db. Então o PEZR teve uma variação entre um ponto e outro.

O que que percebemos? que as curvas de 65db e 70db teve um aumento imediato de 18%. E que as curvas de 75db e 80db foi um aumento de apenas 1% em área. Estou falando em área. As curvas em 85db e 80db, teve inclusive, uma redução de 2%. De 85db teve um aumento de 16%, mas ela toda está dentro do sítio aeroportuário.

E o que isso significa? existe essa variação? Sim, mas tem-se uma tendência evolutiva de que esse é o alcance máximo do PEZR.

Continuando a apresentação, mostra-se a tabela de restrição do uso do solo:

É a mesma tabela apresentada no RBAC 161. O aeroporto não fez alteração da tabela do RBAC 161, e segue a mesma tabela de restrição, uso do solo do RBAC 161.

Usos incompatíveis indicados na tabela, poderão ser proibidos pelo zoneamento urbanístico, a critério das autoridades municipais.

Como esse plano foi atualizado muito recentemente, os sites devem ser atualizados em breve. A Infraero já solicitou a atualização e estarão disponíveis no site da Infraero e da ANAC;

E qual foi o motivo da atualização do PEZR do Aeroporto de Congonhas?

O motivo foi efetivamente a mudança de rota da TMA SP Neo, (competência do DECEA). Consequentemente, o operador do aeroporto deve atender ao RBAC 161, que determina manter o PEZR atualizado sempre que ocorrer alteração de natureza física e operacional.

As curvas de ruído foram desenvolvidas pela GROM, como parte de um contrato de estudo de outro modelo de aeronaves em Congonhas. O plano efetivamente foi feito pela equipe técnica da Infraero.

Para as curvas de ruído de Congonhas foi utilizado o software SoundPLAN.

Essa é uma questão que inclusive foi discutida na última CGRA, que foi considerada na elaboração do PEZR: as curvas de ruído do PEZR 2022 foram calculadas para a situação atual, considerando a operação de 2019 em função de ter sido o último ano antes Covid-19 consequentemente, o retrato

Fig. 6



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSPTCA/202200581A

SIGA



SBSPREG202300001A





real da capacidade de operação do aeroporto com as rotas e implantados na TMA SP NEO em maio de 2021.

Se fossem utilizados os dados das operações de 2021, teríamos uma divergência muito grande entre o que efetivamente ocorre e tende a vir a ocorrer em função da pandemia.

Então usar os dados da operação de 2019 com as novas rotas foi uma sugestão da CGRA e foi uma escolha que a Infraero levou para aprovação da ANAC e assim ter um estudo mais coerente.

Como situação futura, o que que a Infraero buscou? buscou o último horizonte de operação, em que a Infraero opera, tendo em vista o leilão de concessão ter sido realizado para nova operadora assumir Congonhas em 2023. Em função disso, a Infraero não consegue interferir no planejamento do novo concessionário. Qualquer interferência da Infraero poderia, inclusive, comprometer a operação futura.

A Infraero fez para previsão de operação de aeronaves de 2023 e 2019 fazendo essa comparação:

Pode-se reparar que de 2019 para cá já existe uma diferença muito grande do mix de aeronaves que operam em Congonhas. As principais companhias aéreas, principalmente a Gol e a LATAM já estão implantando aeronaves mais modernas, dentre elas a A320 Neo e 737 800 Max. Elas são bem menos ruidosas do que as suas versões anteriores.

Com essa mudança, a curva futura ficou com aumento de operação 27,8% menor que a atual, considerando os dados 2019 e a rota de 2021.

Cabe destacar que a aprovação desse plano não impede qualquer outra futura alteração e aprovação de novo plano em função de alteração de rota, movimento ou outra característica. Sempre atenderemos e atenderemos a legislação.

Finaliza-se a apresentação do PEZR 2022.

A coordenadora da CGRA Cristina abre para duas perguntas devido a solicitação da população:

Walter Costa:

Diz que são muitos assuntos, mas que focará no que a coordenadora e técnica Paula acabou de apresentar sobre a elaboração do PEZR 2022:

"em termos de tudo o que consta do que eu chamo de inconsistências e irregularidades, e vamos chamar lá na lei de uso do solo, que conforme ela colocou, é uma prerrogativa exclusiva da prefeitura e foi atropelada pelo PEZR / 2019. Eu tenho e-mail da prefeitura aqui, dizendo textualmente, que:

Eu faço questão de ler para não ter nenhum problema. A Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento informa que a lei de parcelamento, uso e ocupação do solo, lei de 164452/2022.

Fig. 7



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/SP/CA/0202020581A

SIGA



SBS/SP/REG/202300001A

SIGA



em seu quadro 4 b os níveis de ruído permitidos para cada zona da cidade de São Paulo até o momento. Informamos que essa lei não sofreu alterações quanto aos níveis de ruídos definidos. Atenciosamente, Maria José, do chefe de gabinete.

Então vamos lá.

Eu só quero colocar isto e a questão de que quando a coisa foi para a mídia há uns meses atrás, houve um discurso muito cheio de incongruências também, dizendo que houve consultas públicas e que esse assunto foi discutido e que a TMA SP NEO discutiu tudo o que a gente sabe aqui, cá entre nós, que não é exatamente verídico. E eu coloco aqui uma resposta que eu recebi em um dos e-mails que eu mandei, resposta exatamente da SAC, dizendo, sobre quando eu falo da consulta pública, textualmente "a ausência da consulta aos moradores dos bairros atingidos pela mudança não configura ilegalidade ou irregularidade, salvo engano. Entretanto, caso o senhor saiba a lei ou a norma que teria sido descumprida pede-se informar. A consulta reclamada pelo senhor, se tivesse sido feita," -- então não foi -- "resultaria, tudo indica, em resposta de rejeição, pois é improvável que houvesse aprovação das pessoas para que o próprio local de moradia passasse a ter o ruído aeronáutico ou dele em maior nível que o anterior. Se a consulta fosse feita também aos moradores das áreas que passariam a ser beneficiadas com a mudança das rotas, o resultado também é previsível, aposto do primeiro grupo." Essa foi a resposta da SAC.

Isso posto, eu só quero deixar claro que essas incongruências ficam aqui ao lado, mas nós temos, continuamos com uma série de inconsistências sobre o que é dito e sobre o que realmente aconteceu. focando aqui na questão que me traz a reunião, que é o Parque Ibirapuera. Mais uma vez eu até queria perguntar para Paula, é o seguinte, A curva de ruído que ela apresentou mais uma vez, nem aparece. O Ibirapuera.

Ou seja, teoricamente, não existe barulho no Ibirapuera. Eu não quero nem entrar no mérito daquela apresentação falsa que eu tive que ouvir aqui sobre o Parque Ibirapuera na primeira reunião. Mas o fato é que os aviões continuam cortando a área verde do parque, destruindo o bioma do Ibirapuera por 10 meses.

Se não está na curva de ruído, o que é que está acontecendo, efetivamente?

E para finalizar, que talvez já deu uma corroborada, se você me permitir, Cristina, nós temos um crime ambiental ocorrendo no Parque Ibirapuera. Também eu recebi um e-mail da saúde dizendo simplesmente olha, a gente, analisou. É meio que a minha brincadeira no supremo tribunal, a gente analisou resolver o que não tem crime.

O crime já está sendo classificado pelo Ministério Público e nós temos, neste caso específico. Até para eu entender que a que a comissão possa ser realmente útil para a solução dos problemas é descobrir por parte do COMAER, que existe efetivamente uma solução já pronta e eu vou aqui para finalizar. É tecer essas aspas: "Por fim, ao longo de todo o processo de modificação da TMA SP NEO, caso se considere pertinente a necessidade de promover algum tipo de restrição de sobrevoou ao Parque Ibirapuera, existe a previsão normativa do estabelecimento de áreas restritas para proporcionar a proteção de determinada

Pág. 8



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/SPCA/2022/02581A

SIGA



SBSPREG202300001A





região, como por exemplo, a proteção ambiental mediante a criação de um espaço aéreo condicionado, la ser nos termos do ICA-38 espaço aéreo condicionado.

Então, muito obrigado por me deixar falar.

É Cristina em primeiro lugar, e o que eu tenho a dizer o seguinte, é, deixando de lado as incongruências, mas que elas não desapareceram e focando na questão ambiental do Parque Ibirapuera, nós temos um crime ambiental acontecendo que continua não aparecendo na curva de ruído e nós temos por parte da COMAER, uma solução pronta, que é a criação do espaço aéreo condicionado em termos de preservação ambiental do parque.

Inicia-se a apresentação do monitoramento de ruído do SBSP pela contratada GROM:

Gilberto apresenta o CV:

- Enq. Mecânico formado pela UFRJ – 1995
- Mestrado em Acústica pela COPPE-UFRJ – 2000
- Técnico / Engenheiro de manutenção – VARIG (86-96)
- Membro ativo de vários grupos de trabalho e comitês da ABNT
- Autor de estudos de ruído relativos a vários aeródromos no Brasil, incluindo CGH, GRU, SDU e VCP, entre outros

GROM Acústica & Vibração:

- Fundada em 1991 na UFRJ
- Empresa incubada na COPPE-UFRJ – 1994/1999
- Primeiras atividades na área de acústica – 1992
- Associada à SOBRAC e à ProAcústica
- Representa diversas marcas internacionais (equipamentos de medição, software, sensores)
- Possui laboratório de calibração acreditado – RBC
- Liqado até hoje a parte acadêmica, técnica
- Contribui no desenvolvimento da disciplina no país;

O relacionamento da Grom com a Infraero nesse momento é decorrente de uma demanda da ANAC para realização do monitoramento de ruído aeronáutico. É parte do requerimento do RBAC 161, com regras específicas da ANAC, que define as condições para realização do monitoramento de ruído;

A Infraero definiu, então, uma metodologia em um projeto de monitoramento que é o que a gente está executando agora:

- Monitoramento contínuo 24/h do ruído em 3 pontos fixos ao longo de um ano;
- Monitoramento de até 04 (quatro) pontos adicionais ao longo de 1 semana, sob demanda;

Pág. 9



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSPPCA020202691A

SIGA



SBSPPREG202300001A





- Registro e arquivamento de todas as trajetórias de aeronaves operando em CGH (com transponder Mode-S) ao longo de 01 (um) ano – todas as trajetórias de aeronaves que operam em SBSP;
- Apresentação de relatórios mensais com o detalhamento dos dados obtidos com o sistema.

Então, basicamente, o que está contratado que GROM tem que entregar no próximo ano? É um monitoramento contínuo, 24 horas por dia, em 3 pontos fixos ao longo de 1 ano. E ainda um quarto conjunto de medição no sistema de medição, que vai poder ser acionado.

Detalhamento do sistema:

- 04 (quatro) estações de medição de ruído - três fixas e uma móvel;
- 01 (uma) estação receptora de mensagens de transponder MODE-S (ADSB);
- Portal WEB para consulta de dados em tempo real;
- Banco de dados com aplicativo WEB para emissão de relatório e exportação de dados.

Então, basicamente, o que são esses sistemas? nós temos 3, 4 estações, três vão ser fixas e uma móvel. São essas estações de medição de ruído. Existem uma quinta estação dentro do sítio aeroportuária, que é um receptor das mensagens, dos transportes, dos aviões quando são ligados. A partir do momento que ligam os motores começam a transmitir informações e essa estação recebe essas mensagens e então ela reproduz a trajetória.

Agora a gente tem a informação de direção, altitude, velocidade da aeronave.

Ela é transmitida e disponibilizada no portal na internet e que pode ser consultado pela Infraero e gerenciado pela GROM;

Tem um banco de dados disponíveis para a elaboração de relatório e visualização de informações pertinentes;

Estações de medição de ruído:

- Sonômetros Larson Davis modelos 831 e 831C – Com aprovação de modelo IEC 61672 como Classe 1 (PTB);
- Roteadores 4G para transmissão de dados;
- Mini PC industrial para gerenciamento remoto e backup de dados;

Estação ADS-B:

- Receptor ADSB dedicado de alto desempenho;
- Roteadores 4G para transmissão de dados;
- Mini PC industrial para gerenciamento remoto e backup de dados;

Fig. 10



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSPP/CA/2022/02581A

SIGA



SBSPPREG202300001A





- Raio de "visualização" de aeronaves: > 20 km;

Estação:

- basicamente, é uma caixa e dentro tem um medidor, um computador. quando a gente usa o Painel solar, tem um controlador solar, uma bateria;
- O sistema é relativamente simples, sem, portanto, deixar de ser bem robusto;
- é o coração do sistema;
- Normalmente nós temos uma haste comprida com microfone na ponta, bem protegido contra chuvas e intemperes;
- Tem um sistema de calibração automática que garante toda a confiabilidade da cadeia metodológica;
- Existe norma específica que define como é que tem que ser essas estações de monitoramento
- a estação DSB tem um receptor dedicado de alto desempenho, desenvolvido pelo nosso parceiro, que é uma empresa italiana;
- tem um roteador e um Mini PC que nos dá um raio de visualização de aproximadamente 20 km;
- essa estação está localizada no pavilhão de autoridades do SBSP.

Como está o andamento desse projeto?

Estamos fazendo os últimos ajustes de posicionamento de antena do celular para melhorar a velocidade de Transmissão dos pacotes de dados, mas ele já está em operação.

Em fase de implantação:

- Instalação da estação ADS-B – Já em operação
- Estudo locacional das estações de medição de ruído
- Aspectos Físicos – Acesso
- Aspectos Físicos – Segurança
- Aspectos Acústicos – Pertinência e relevância
- Essa relevância é feita a partir é da análise das curvas de ruído, que são aquelas que foram geradas para elaboração do PEZR.

Revisão das curvas de Ruído:

- PEZR publicado em 2019 (antes da Pandemia);
- Alteração recente dos procedimentos na TMA SP NEO;
- Alteração do mix de aeronaves;
- Introdução das aeronaves 737-B MAX e A320 neo;
- Avaliação de diferentes cenários futuros.

O que são as curvas de ruído e para que servem:

- São linhas calculadas através de simulações computacionais;

Fig. 11



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/SP/CA/2022/0561A

SIGA



SBSPREG202300001A





- Cada linha define uma região associada a um valor do nível sonoro representado pelo indicador LDN;
- Representam o nível sonoro médio anual esperado na região;
- O cálculo é feito com uma série de premissas simplificadoras;
- Não podem ser tomadas como valores exatos;
- São instrumentos de planejamento;
- Servem de base para elaboração de políticas de uso e ocupação do solo e planos diretores.

Por exemplo, o software oficial que se usava até pouco tempo atrás considera o terreno plano. Essa é uma primeira premissa. A segunda premissa é que as aeronaves vão seguir uma determinada trajetória com um determinado perfil de voo vertical, quer dizer, a razão de subida da aeronave, é a princípio, definida pelo peso da aeronave. Esses são perfis padronizados que são considerados na simulação.

Por conta dessas simplificações e pela própria metodologia, você não pode dizer que aquele nível calculado pelo software naquele quarteirão ou naquela esquina do mapa, é aquele valor. Se fizer uma medição durante um dia, você vai ter aquele valor. É ao longo de 1 ano. Existem sazonalidades. Não é um dia atípico, provavelmente não acontece em nenhum dia real do ano. Então, o valor que é calculado é para 1 dia hipotético que representa essa distribuição estatística de uma cooperação ao longo, de 1 ano inteiro.

Então as curvas de ruído são fundamentalmente instrumentos de planejamento. Então qual é a ideia? É entender qual é o funcionamento, como é a operação do aeroporto?

Usar as informações que se tem de planejamento estratégico operacional, plano diretor e aeroporto,

Exemplo:

eu quero que ele tenha capacidade máxima um dia, se a nossa economia deixar, esse aeroporto vai trabalhar com x 1000 operações por ano.

E o operador, então, normalmente vai simular essa condição mais crítica lá no futuro e, dado que as tecnologias mudam e dado que as rotas eventualmente mudam o operador tem que atualizar essas curvas toda vez que acontece algum evento desse tipo, sem que tenha qualquer controle sobre as alterações realizadas.

Quando o Aeroporto de Congonhas foi criado, em 1934, era muito longe do centro da cidade, não havia nada no entorno, era uma fazenda. Era um lugar muito distante. Mas se existisse softwares de simulação naquela época e a prefeitura tivesse sido informada de que existiria barulho, talvez Moema fosse hoje um grande parque e outros bairros não fossem bairros residenciais, mas infelizmente essa não é a nossa realidade.

O PEZR do Aeroporto de Congonhas existe desde 84 e já passou por revisões.

Em relação ao que se pode melhorar nesse estudo, sendo uma ferramenta de gerenciamento:

Fig. 12



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSPPCAL02022681A

SIGA



SBSPPREG202300001A





Existem basicamente 2 possibilidades:

1. Ou você faz um pior cenário, bem pessimista ou
2. você faz um pior cenário, bem realista, mas realista na melhor acepção da palavra, considerando todas as variáveis possíveis. Uma das variáveis que normalmente não é considerada nas curvas de ruído é o relevo do ambiente e no entorno do aeroporto, então é que eu tenho uma imagem do Google e essa linha é uma linha que passa pelo centro da pista, é 17 e 35, a pista maior.

E a gente tem uma coisa interessante, tem mais de 100 m de desnível aqui na região.

As curvas são geralmente redondas porque consideram um terreno plano. aqui eu tenho as curvas de um db, então a linha representa o limite de uma região. Então, o limite do que é o espero ter um 65db travado é entre essa curva e essa curva eu tenho um gradiente de nível de pressão sonora, então aqui é uma curva de db em db. Para a gente ter uma ideia de como a curva modifica por conta do terreno.

E aí é pegando um gancho no que o Walter falou, o que que acontece? por que que você vê o Ibirapuera fora da curva de ruído?

Não quer dizer que não exista ruído no Parque Ibirapuera. Existe. Ninguém está querendo enganar ninguém, mas existe uma legislação que prevê que a curva de ruído seja representada somente com os 5 níveis pré-definidos. Então a gente tem a curva de 65db, 70db, 75db, 80db e 85db.

Com certeza a região onde o senhor mora ou Parque Ibirapuera está e tem um determinado nível de ruído que pode ser associado a ele, mas ele está fora desse limite, que é considerado o limite aceitável internacionalmente para ruído aeronáutico.

Walter costa interrompe:

Se me permite, então já que você citou meu nome, só um "parêntese":

É, eu quero saber se vai ter uma estação, um medidor no Ibirapuera, porque mais uma vez eu estou recebendo uma informação que não é verdadeira. Nós temos voos rasantes passando pelo Ibirapuera, Cristina, não dá.

Cristina interrompe:

Walter, por favor, vamos seguir. vamos seguir a regra porque você já falou. Deu mais 3 minutos. Tem pessoas que estão com a mão levantada algum tempo. Eu estou vendo que o chat está animado para a gente acabar as apresentações. Quando a Infraero está dando todas as informações cobradas nas C GRAS anteriores. Então vou pedir para que o senhor respeite as regras previamente informadas.

Walter:

Respeito, Cristina. Desde que não se tem um nome dando informações falsas, por favor. Se vai ter

Pág. 13



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSPP-CAJ02202651A

SIGA



SBSPPREG202300001A





ponto de monitoramento de ruído.

Cristina: não há informação mentirosa.

Gilberto:

O que acontece é a curva de ruído, ela é uma representação de um determinado valor.

O fato de um avião sobrevoar uma determinada área e fazer barulho nessa área não impõem que aquela área tenha que estar dentro de uma curva de ruído. Ela está dentro de alguma curva de ruído e é importante entender o conceito do LDN, que é uma média. Ela não representa um sobrevoos, um instante para ilustrar isso.

A Grom mostra mapa no PPT:

O mapa de ruído e as curvas de ruído são uma figura estática de uma média calculada conforme a metodologia internacionalmente aceita. Não, não existe pegadinha, não existe invenção, são normas que se usam no mundo inteiro e que são adotadas pela ANAC, como signatários desses acordos e cao s e todas as obrigações internacionais.

Agora, quando a gente fala de uma operação de uma aeronave, por exemplo uma decolagem de um 737 200.

Percebe-se que o impacto de uma de uma decolagem é enorme. Chega perto de 100db por um instante curto, o ruído existe. Ninguém está dizendo que não existe ao mesmo tempo que um pouso também tem uma assinatura, então um sobrevoos é percebido como algo que pode ser muito incômodo, mas ao longo de 01 (um) ano, o número de sobrevoos naquele determinado ponto se não for suficiente para elevar o nível desse indicador estatístico desse indicador, chamado DNL ele vai ser considerado fora da curva de ruído.

A curva representa uma situação média. E aqui a gente tem um apanhado do que foram as reclamações registradas em 2020, em plena pandemia. São pouquíssimos pontos. A Gente tem aqui alguns pontos no Paraíso, Moema, Jabaquara.

Em 2021 o número de reclamações aumenta um pouco e em 2022, temos um momento significativo das reclamações com regiões novas, que refletem, muito provavelmente as regras da TMA SP Neo.

E o que que diz o procedimento de decolagem do aeroporto, principalmente quando o avião decola da cabeceira 35?

A partir de 1000 pés, as aeronaves são autorizadas a fazer as curvas e hoje em dia, dependendo para onde vai a Aeronave, o peso que ela está, ela sobe muito rápido.

A curva direita, ela é feita muito cedo, certo? Então, como foi dito, existe a possibilidade eventualmente, de se restringir determinadas operações, só que toda ação tem uma reação. Existe um congestionamento natural no entorno da TMA SP Neo.

Fig. 14



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SIGA





Antes de entrar nesse assunto, vou continuar com relação aos critérios de escolha dos pontos de monitoramento.

Temos 03 (três) pontos contratados e qual é a ideia de escolha dos pontos?

Naturalmente, se costuma colocar um ponto no prolongamento de cada uma das Cabeceiras, porque esses pontos pegam quase que 100% dos sobrevoos na naquela cabeceira, visto que eles estão numa curta distância aonde todas as operações estão em linha reta, alinhados com o eixo da pista.

E quanto aos novos pontos de reclamação?

Existem então essas curvas à direita, quando se decola na cabeceira 35, que impacta os bairros do Paraíso, Jardim Paulista, região do Ibirapuera.

Então existe na verdade, um leque de dispersão das operações que hoje não é controlado por ninguém.

O procedimento que está lá, que é programado no computador do avião vem de um documento chamado Carta Jeppesen que reproduz os procedimentos oficiais publicados pelos órgãos reguladores.

E esse documento com os parâmetros da decolagem são colocados no computador do avião e o computador do avião decide a hora que ele vai virar, sabendo que ele tem que esperar livrar os tais 1000 pés a partir da decolagem, antes de virar. E a escolha desse ponto de decolagem, normalmente é feito basicamente por 02 (dois) parâmetros: o tempo e a economia. Eventualmente, existe previsão de vento contra, de tempo ruim ou de outra coisa, qualquer.

O piloto pode priorizar uma velocidade maior, ou a companhia pode priorizar uma economia de combustível.

E essa questão da economia de combustível também é um parâmetro importante, porque está diretamente associada as emissões de gases de efeito estufa. Então, basicamente, o que os pontos que foram pré-selecionados foram a Paróquia de Nossa Senhora da Esperança, em Moema, onde nós já fizemos um monitoramento no passado, no edifício Matias também. Nós já tivemos uma estação lá no Jabáquara, nesse edifício e para peqar o que eu estou chamando de "novidade" uma estação na região da rua Madre Teodora na região da Av. Paulista.

Então esses seriam os 3 pontos que estão pendentes,

E o que a estação de monitoramento de ruído, faz? ela não grava o ruído, ela grava o nível de pressão sonora a cada um segundo.

E quando tem um evento que ultrapassa, determinado nível, além de continuar gravando esse nível de pressão sonora, cada um segundo grava também o áudio. Então, se isso aqui for uma passagem de avião, eu vou ter uma gravação de áudio que registra esse evento, então tenho lá o meu nível de fundo, que a gente chama que é o ruído da cidade. Passou um avião, eu registro o áudio.

Fig. 15



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2544758-2425 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2544758-2425>



SBS/SP/CAU/0202581A

SIGA



SBSPREG202300001A





Por que que eu registro áudio?

É porque pode ser a passagem de um caminhão ou de uma moto barulhenta, e às vezes a gente olhando nos gráficos essa observação pode enganar a gente

Então, uma estação de monitoramento de ruído dá uma informação pontual, Guarda o histórico e tudo o que acontece em termos de ruído naquele ponto. E permite, então entender o que está acontecendo em termos de atividade naquela região. A partir dessa análise do ruído é possível então, fazer um diagnóstico mais detalhado.

É o procedimento de detecção ou de correlação, como é que se avalia o que é ruído para o cálculo do DNL. Ele só conta a passagem dos aviões.

Quando o software calcula o DNL, num determinado ponto vai medir o nível de pressão sonora de "N" eventos. Cada um desses eventos é um sobrevoo daquele dia típico, que passa naquele ponto e vai então fazer uma sonda energética. Vai ponderar tudo que acontece de noite e cabe destacar que a noite penaliza em 10 DB. Coloca tudo numa conta enorme, faz um número que é o DNL naquele ponto.

Uma medição com a simulação precisa ter uma medição correta. Como é a medição?

Você tem uma medição contínua, então o medidor não para nunca. Ele está lá 24 horas, 7 dias por semana, medindo o nível de pressão sonora. Cada um segundo eu tenho um evento.

Eu tenho um algoritmo no meu medidor que ele identifica o evento. Então esse é o indicador que o medidor está salvando a cada um segundo é o que a gente chama de I_{seg} de 01 segundo nível de pressão sonora, equivalente a 01 segundo de duração ponderado pela curva.

Então, quando eu tenho um evento sonoro, ou seja, eu tenho uma "emergência" sonora ou quando tem um som que emerge contra o ruído de fundo, eu tenho um evento, então eu capturo esse evento de forma automática. Eu tive um evento sonoro importante, eu vou registrar esse evento e vou guardar comigo.

E aí preciso de outras informações. Hoje em dia a gente já tem um sistema de inteligência artificial que está começando a ficar bom, que conseguem separar automaticamente que tipo de evento é: se é fala, se é veículo automotor, se é avião, se é helicópteros ou se é animal. Esse sistema ainda não está perfeito, ainda não tem regulamentação para isso, mas está chegando lá. Então, o nosso sistema faz a correlação.

Então eu tenho um evento sonoro e eu tenho os dados não acústicos. O que são os dados não acústicos? São justamente as trajetórias das aeronaves.

Então, se num determinado local onde tem uma estação, tem-se um evento sonoro e o receptor ADSB está registrando todas as trajetórias de aeronaves. Vê que tem uma aeronave passando perto daquela

Fig. 16



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644756-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644756-2426>



SBS/SP/CA/02/2022/02581A

SIGA



SBS/SPREG/2023/00001A





estação naquele momento, então tem-se uma aeronave passando ali perto e o nível de pressão sonora aumentando, junta-se A com B, e esse foi um evento aeronáutico, então conta-se esse evento. Pegasse esse evento para fazer a conta do ruído aeronáutico. No final das contas grava-se isso. Salva tudo isso nesse banco de dados, que é feito automaticamente. Esses dados vão para os relatórios que serão gerados para ela.

Então o porquê do monitoramento?
é uma exigência legal. Existe uma regulamentação, existe uma determinação da ANAC e o operador é obrigado a fazer um monitoramento, então ele tem que fazer e por esse motivo contratou a empresa que está implantando o serviço que atende os requisitos do RBAC 161.

Então, o monitoramento contínuo permite verificar a aderência entre as operações reais, as rotas estabelecidas. Quer dizer, lembrando que na hora que se faz a simulação para elaboração das curvas, se pressupõem determinados corredores, que são as rotas padronizadas definidas pelo órgão que constrói essas rotas, quem define as rotas.

Exemplo: Tem lá uma trajetória, a gente sabe que os aviões vão entrar na rota, diqamos assim. Mas chegando no corredor de navegação de Cruzeiro antes ou depois, dependendo de uma série de fatores. Então o sistema de monitoramento contínuo permite que você veja exatamente qual é a realidade dessas operações em relação as rotas.

E a partir de determinadas medições que são, diqamos assim, medições e 9000, né? Aquele avião que que fez na rota bonitinha do jeito que tinha que ser, do jeito que está considerado na simulação, E ele sobrevoa a estação naquela mesma posição, naquela mesma altitude, naquela mesma velocidade. É a princípio, o que se mede na estação tem que ser muito próximo do que o software diz que deveria ser medido naquele ponto.

Então é isso uma medição contínua. Ela pode ser usada para verificar se por acaso tem alguma inconsistência na sua simulação. De novo, a norma que fala de medições de ruído aeronáutica não pressupõe que as medições sejam usadas para calibrar o modelo, mas ela pode ser usada para algum tipo de verificação sim. Então isso também é possível.

E se fazendo o registro contínuo e se perpetuando esse sistema, você tem o registro histórico para avaliar tendências. Quer dizer, se hoje a gente tem um determinado nível médio ao longo de 01 (um) ano no final do ano, eu vou conseguir dizer qual foi o LDN do ruído aeronáutico naquele ponto.

E no ano seguinte, a gente mede de novo. Daqui 02 (dois) anos mede de novo e assim consegue verificar se o seu planejamento de longo prazo está dentro daquilo que é esperado. Então, por exemplo, a gente tem um outro cliente, um aeroporto Internacional, que a gente faz monitoramentos, há 7 anos. E aí o operador consegue ver essa tendência, consegue fazer as análises.

Então, o sistema que a gente está implementando em Congonhas é um sistema da empresa italiana Softech, sistema SARA. Esse aqui já é um print do nosso receptor, desse ADSB. Como falado anteriormente, ainda está em fase de ajuste da Transmissão de rádio, mas já está peqando as operações. Então, basicamente, o que ele faz é isso, é como se fosse um *flight radar* para chamar de seu, onde tem todas as informações de todas as aeronaves ao longo de 01 (hum) ano inteiro.

Fig. 17



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/PCA/2022/02581A

SIGA



SBS/REG/202300001A

SIGA



E quando a gente tiver as estações de monitoramento de ruído teremos em cada uma das estações esse registro contínuo do nível de pressão sonora.

Subindo o nível de ruído e não tem nenhum avião próximo, então você sabe que pode ter sido uma moto. Agora, se na hora que um avião está passando aqui perto, você vê o nível subindo, você sabe que o nível subiu por conta desse sobrevoo.

O que o sistema do monitoramento entrega são informações estratégicas, que é a combinação dessas informações de ruído com as informações das trajetórias. Então, com isso o operador, consegue ter uma ideia, pensar em resposta, caso tenha uma reclamação muito contundente, próxima a uma estação.

Um determinado morador que faz uma reclamação e mora a duas quadras de onde tem uma estação, é muito fácil para o operador entrar no sistema olhar o que aconteceu e verificar.

Por exemplo:

O avião da Tam ou a Gol passou muito baixo.

Que será que aconteceu? Realmente fez um barulho extraordinário.

A gente uma vez pegou nesse outro aeroporto que a Grom presta serviço, a decolagem de um avião militar. Se eu não me enganar, um Galaxy que veio dos Estados Unidos e fez uma decolagem às 4:00 da manhã e decolou muito pesado, passou muito baixo e criou dezenas de reclamação numa noite só por uma passagem. Essa passagem não mudou nada na curva de ruído do aeroporto, mas causou muitas reclamações.

Então a gente consegue ter todas as trajetórias e essa análise muito rápida, muito assertiva do que que podem ser as reclamações. Se as situações são pertinentes ou não e é a plataforma Soundplan usada. utiliza essa base Internacional que é da agência europeia de aviação, então ela está sempre atualizada e no futuro é possível.

é possível que se junte com uso desse tipo de ferramenta, as informações dos sistemas de gerenciamento de informação geográfica GEO São Paulo, muito bom, muito completo e em breve teremos finalmente os resultados do censo 2022.

Essa plataforma permite você juntar todas as informações. Então, além daquelas informações de terreno, a gente pode colocar as informações dos prédios. A gente pode colocar a distribuição populacional em torno dos bairros e pode saber dentro das curvas de ruído, dentro do que é calculado saber uma avaliação quantitativa bem acertada do número de pessoas, da população efetivamente afetada numa determinada condição e aí, partindo para eventuais ações de mitigação avaliar objetivamente quais são os efeitos.

Se mudar a rota de um ponto para outro pode piorar a situação ou vou melhorar? Então essa avaliação do impacto, considerando o número de pessoas, ela tem uma relevância muito grande e isso é possível verificar com essas novas ferramentas. e aí eu tenho algumas considerações finais antes de abrir para as perguntas.

Pág. 18



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/PC/CA/0020202581A

SIGA



SBS/PC/REG/202300001A





O Aeroporto de Congonhas tem uma importância econômica, como todos sabem: diretamente a mobilidade, economia de todo o país, é um hub importantíssimo. São Paulo é São Paulo dispensa maiores apresentações e Congonhas é um equipamento fundamental para a cidade e para o país. Então, qualquer modificação que se faça na operação de Congonhas tem desdobramentos de grande magnitude. Então qualquer modificação tem que ser muito bem pensada e o monitoramento de ruído contínuo ajuda a trazer informações para dar subsídios para que os responsáveis possam planejar, diminuir e mitigar os efeitos negativos da operação do aeroporto.

E qualquer alteração tem que ter muito estudo. Qualquer alteração na TMA SP NEO, que abrange os aeroportos de Congonhas, Campo de Marte, Guarulhos, tem um efeito enorme na segurança.

Então isso não pode ser feito de forma leviana, a modificação de um de um parâmetro de decolagem, por exemplo, ou de pouso, mudar uma rampa e criar um corredor tem impactos enormes também na emissão de poluentes

O assunto que a gente está discutindo aqui, ruído, é óbvio é diretamente influenciado por qualquer modificação de rota. A gente sabe disso. Se não, não estaríamos aqui. E além da questão das emissões, uma modificação de rotas pode mudar os tempos dos voos do tempo médio. E impacta nas operações

Há diferenças ao longo de 01 ano inteiro. Se você botar na ponta do lápis isso tem um efeito. Isso impacta diretamente no custo da operação. Então tudo isso tem que ser levado em consideração, e as agências reguladoras estão aí para tentar equacionar todas essas variáveis.

E, finalmente, o monitoramento de ruído e das trajetórias. Como foi contratado vai oferecer a todos esses entes que estão relacionados com a questão do ruído, seja a sociedade civil, Infraero, operador, ANAC, cia aérea, DECEA, prefeitura municipal de São Paulo.

As decisões só podem ser tomadas quando se tem informação e as informações do sistema de monitoramento de ruído para Congonhas vem ao encontro dessa necessidade. Quer dizer, trazer informação, quer informação confiável para que as decisões sejam tomadas da melhor forma possível. É uma combinação desses dados de monitoramento com os dados topográficos, dados demográficos, um ambiente de simulação. na hora que você tem todas essas informações a gente pode efetivamente simular aquele ano.

a curva de ruído vai modificar e provavelmente diminuir, porque você tem um espalhamento de trajetórias. a tendência é que a área total diminua, pois deixa de concentrar os níveis dos sobrevoos num ponto único, numa num corredor único.

Assim é possível ver qual foi realmente aquela curva naquele ano e ai partir daí começar a verificar a melhorar situação. Não podemos perder a perspectiva de que existe um passivo histórico de adensamento populacional nas áreas próximas do aeroporto.

Resolver isso é um desafio muito complexo. Dizer que vai tirar Moema do mapa, vai botar a janela acústica em todos os apartamentos de Moema? Vai criar uma taxa para criar um fundo? Ideias existem no mundo inteiro, precificar o ruído. É uma coisa extremamente complexa, mas entendo que o papel dessa comissão é isso, é trazer informação para que todos os envolvidos pensem juntos.

Fig. 19



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/SP/CAU/2022/02581A

SIGA



SBS/SPREG/202300001A





Não cabe a uma entidade, nenhuma entidade aqui presente hoje tem poder, prerrogativas e capacidade de resolver esse problema sozinho. Acho que a gente só consegue resolver se tirar o aeroporto, e isso é inviável, mas mitigar, minimizar é possível desde que todos deem sua parcela de contribuição.

Gilberto finaliza a apresentação da Grom.

Cristina abre para perguntas para depois passar a apresentação da SAC. Saliente ser importante respeitarmos as regras previamente estabelecidas.

Convidado Ricardo Salles:

O ponto da nossa preocupação reclamação como cidadãos, é o seguinte: estão sendo promovidas mudanças no aeroporto cujos impactos recaem sobre a redondeza, sobre as áreas ao redor do aeroporto.

Essas mudanças, aparentemente, visam o aumento da capacidade operacional seja pelo aumento da frequência de voos e, em função disso, tem sido discutido aumento da frequência. Aumenta as rotas que eu entendo que é uma forma de alteração das rotas, de decolagem, principalmente. Tudo que eu tenho estudado aqui a essas novas rotas de decolagem com curvas à direita e à esquerda em altitude mais baixa visam aparentemente livrar o caminho para que o próximo avião possa seguir ou se aproximar para pousar ou decolar em seguida. É o ponto.

Existe um equilíbrio ao longo de anos e o Gilberto falou muito bem:

O aeroporto é antigo, as bairras foram construídas depois. Esse equilíbrio se estabeleceu e as pessoas que aptaram ou é porque quiseram ou porque precisam viver nessas áreas impactadas pelo ruído, estavam cientes disso. Isso tinha um impacto nos usos do solo no próprio bem-estar das pessoas com essas alterações que foram promovidas, novas áreas que antes não eram impactadas.

Está muito claro para mim a metodologia, eu estou familiar, eu sou familiarizado, Gilberto, como engenheiro, com a questão de ruído, a nomenclatura utilizada para SL LQN DNL

Está muito claro como as curvas de ruído são desenhadas.

O ponto, a meu ver, a curva de ruído que está apresentada não reflete a realidade. Ela pode ter sido feita num exercício utilizando um software.

Mas há fatos. Há contraditórios na própria rota dos aviões e nas curvas de ruído. Eu até fiz alguns desenhos técnicos aqui sobrepondo as rotas de decolagem e as curvas de ruído para mostrar aqui no ponto em que as aeronaves já estão fazendo a curva da rota de voo, a curva de ruído continua sendo simulada como uma linha reta, então as coisas são incongruentes entre si. A gente tem um ponto do

Pág. 20



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/SP/CA/2022/026591A

SIGA



SBSPREG202300001A





início da curva por volta do sobrevoa do bairro de Moema. E essa curva se estende linha reta até praticamente avenida Faria Lima e não é verdade.

Meu ponto específico é, eu gostaria de sugerir primeiro, que no processo de revisão dessas curvas, a gente escolhesse melhor os pontos que você acabou de sugerir. Eu não gosto do ponto na rua Madre Teodora que é do lado da minha casa. Eu explico por que é uma área coberta por árvores que naturalmente abatem o som. Por ser uma área certamente residencial de casas, eu acho que a gente pode selecionar áreas melhores, inclusive onde tem edifícios, já que os edifícios dos seus andares mais altos também são mais impactados pelo ruído. Gostaria de sugerir que esse terceiro ponto também ficasse no bairro do Itaim.

Vendo que eu estou falando aqui na região próxima da rua Itabapoana, da avenida São Gabriel, aqui era a mesma curva em direção à rua Madre Teodora. A gente vai ter uma medição melhor os índices vão mostrar mais a realidade dessa área, que é mais afetada.

Essas questões.

Meu último pedido, Cristina, meu último pedido, eu gostaria de ter acesso. Gostaria de saber aonde nós temos acesso a esse documento atualizado, já que a curva que está demonstrada lá ou a curva que a gente conseguiu obter são as curvas que constam do EIA RIMA feito em 2011 ou 14, enfim, e os pontos de medição que estão listados no EIA RIMA são todos a menos de 1 km do aeroporto, sendo que 7 deles estão dentro da área do próprio aeroporto para obtenção do licenciamento ambiental. Na época, a gente não vai conseguir comprovar que essa curva de impacto de ruído se estende por uma área muito maior do que está comprovado nesses mapas. Todos os meus argumentos para dizer que aquela curva que está apresentada não corresponde com a realidade.

Cristina:

Então as curvas mudaram. Quer dizer, teve uma mudança de rota em 2021, acho que o DECEA, pode falar sobre isso. Em relação aos pontos escolhidos, a gente levou em consideração, o mapeamento das reclamações que chegaram via ouvidoria, e-mail e todos os canais de comunicação da Infraero, pegamos as cartas de decolagens do DECEA, traçamos as rotas e vimos que tem lugares estratégicos. Vai ficar aqui a sua sugestão registrada e tecnicamente, quem vai decidir os pontos é a Infraero em conjunto a contratada GROM

Ricardo Salles:

O que tem um enorme conflito de interesse, certo? Cristina, porque a Infraero é a pessoa que está sendo verificada e ela define o ponto onde ela quer, seria o mesmo que eu eleger, fazer uma pesquisa para presidente e definir aonde eu vou fazer. A pesquisa, que não vai representar a realidade, não está correto isso.

Fig. 21



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/PC/A202200581A

SIGA



SBS/PC/A202300001A

SIGA



Fued:

vou responder uma questão aqui, Ricardo, eu que agradeço suas considerações, o que nós estamos fazendo aqui exatamente compartilhado tudo com a população. Em nenhum momento aqui a gente está definindo que vai ser assim ou assado, obrigatoriamente. O que a gente está trazendo aqui? E Por isso que a apresentação foi até um pouco delongada. talvez você já tenha conhecimentos, você é engenheiro, mas o restante da população não tem. Então a ideia aqui absolutamente, que vai ser assim e pronto. Nós estamos fazendo exatamente para tratar com vocês a definição de pontos que foram consideradas neste momento, é uma aproximação. Estamos aqui apresentando isso. Nós poderíamos, talvez, se fosse abordagem determinística, eu já implantaria o sistema. E só comunicaria que foi implantado, nós estamos fazendo exatamente o contrário. Estamos aqui trazendo para vocês, né? E aí uma coisa que é importante também comentar, o que nós estamos vivenciando em Congonhas e já vivenciamos em Santos Dumont que nós estamos tratando aqui de ruído em rota a curva de ruído, ela é uma representação através de simulação, e ela tem um alcance realmente limitado, então assim, se algo está errado, nós estamos considerando todas as premissas metodológicas que estão estabelecidas tanto pela ANAC como pelos sistemas, como o software que a gente utiliza. Então existe uma limitação.

E como captamos a informação que a gente hoje não consegue representar através do sistema de monitoramento. Então o sistema de monitoramento ele vem exatamente para trazer essas informações de uma forma clara e objetiva. Então tudo está sendo transparente.

Ricardo Salles:

Agradeço a sua resposta. Eu acho que eu e você estamos totalmente alinhados. Eu só me assustei quando a Cristina disse que a Infraero é que vai decidir aonde isso vai ser colocado, porque me parece conflituoso. A Entidade que está sendo monitorada para responder.

Não é sobre população decidir aonde ela quer colocar o ponto, a sua abordagem me parece muito mais razoável, muito mais técnica e minhas duas observações em resumo, são as cartas de ruído que são apresentados, estão desatualizadas E, por assim dizer, são mentirosas, não condizem com a realidade atual, desde que as rotas foram atualizadas. Essa é uma coisa.

E fazendo uma aferição de campo como bom engenheiro você sabe, para gente validar quais são as cartas reais, e a minha sugestão é que a gente escolha muito bem esses pontos para que eles estejam nas pontas de fronteira da curva de ruído para a gente saber a real intenção delas. E aí, a rua Madre Teodora não me parece uma boa opção pelo motivo que eu apresentei, uma área que tem uma questão técnica de abatimento de ruído pela vegetação, pela confirmação da ocupação de solo, de casas. É que vai favorecer. Quando a gente tem áreas que estão nesta mesma linha de decolagem e tem um ruído mais impactante via de regra, no Itaim Bibi

Agradeço porque você está na linha, você está na linha construtiva e eu só não gostei da observação de que a Infraero que vai decidir isso me parece errada.

Fig. 22



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644756-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644756-2426>



SIGA





Fued:

farei um comentário com relação a isso aí, A Infraero vai determinar as pontas após essa discussão, que estamos tendo, contratualmente, nós que temos que definir no âmbito do contrato. Então a fala da Cristina, foi nesse sentido, se fosse o contrário, a gente não estaria aqui discutindo com vocês, então nós vamos considerar esse ponto que foi previamente mapeado pela Grom e vamos discutir se há uma localização, mais ajustada.

As atualizações das curvas estarão disponíveis. É isso que a própria Paula no início da apresentação, colocou. Elas ficam disponíveis no site da ANAC e, também estarão disponíveis no site da Infraero. Então é só uma questão de atualização, porque foram recentemente submetidas à análise para registro. Então estarão disponíveis e acessíveis ao público em breve

Ricardo Salles:

seria interessante que acompanhassem as curvas de da rota de decolagem de pouso, que também não são disponibilizados para que a gente possa comparar uma coisa com a outra. Gilberto. Mais uma vez agradeço e paro por aqui.

Fued:

As rotas estão disponíveis no site do AISWEB do DECEA, então qualquer pessoa hoje pode acessar e baixar todos os procedimentos operacionais que são adotados. É um site público com informação pública. Eu posso passar aqui o link e aí toda a população, ela pode baixar todas essas cartas que hoje estão aprovadas.

Link AISWEB: (<https://aisweb.decea.mil.br/>)

Paris:

Só uma questão de ordem.

Assim, bem tranquilo. Ricardo, só para esclarecer, eu entendo toda a colocação que você fez, mas eu acho que tem muita gente aqui. É importante ficar muito claro, a Infraero não é a geradora direta desse impacto que você falou, só para ficar claro para as pessoas. A gente trazer toda a transparência, ela não é. Até imagino que, por conta do momento que parece que há, você está sendo aferida, fiscalizado, então você pode manipular, não é. Não é Infraero que gera os voos dentro do aeroporto, não é Infraero que estabelece as rotas.

De forma muito transparente, para ficar claro. Eu acho que a gente pode fechar assim, né? Só para ser justo.

Ricardo Salles:

Não, eu gostaria de esclarecer por que eu disse isso e eu tenho consciência do que eu disse. Eu não concordo com você.

Fig. 23



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/SP/CA/2022/0581A

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA



Embora a Infraero não seja a dona do avião, ela não é a companhia aérea, ela não determina as cartas como concessionária atual do aeroporto ela vai ser, até que seja entregue para iniciativa privada. Ela é parte interessada, já que o aumento do número de voos no aeroporto implica em aumento de receita pra Infraero.

A partir desse momento, ela tem um viés em um conflito de interesse em querer de alguma forma viabilizar o aumento desse número de voos. Está ainda que isso passe por cima de restrições que passam ser. É imposta por zoneamento de ruído. Então existe conflito, ainda que a Infraero não gere o ruído, ela não tem interesse nenhum em mitigar o ruído, já que se encontra o interesse econômico dela. Por isso é que existe um conflito.

Gilberto responde questionamento do Ricardo Salles:

Em Primeiro lugar:

Vegetação, árvores esparsas não reduzem o ruído. Para você ter redução de ruído, você precisa ter uma mata fechada que você não veja do outro lado e você tem alguns poucos db's a mais a cada 100m de mata fechada do que seria a propagação em campo livre. Então é a rua Madre Teodora é efetivamente, com um bom ponto, por quê?

É o fato de ser silencioso só ajuda que o ruído da aeronave vai se sobressair muito mais sobre o ruído de fundo do que num local muito barulhento, onde você tem várias interferências e você pode ter a contaminação do ruído da aeronave pelo ruído de outros eventos com caminhões, caminhão de lixo, carro do ovo, ambulância, bombeiro, seja o que for.

Então, a escolha de um lugar silencioso sempre é desejado.

E a vegetação novamente. Ela não influencia no sentido de reduzir o ruído, instalar uma medição, microfone, uma situação de monitoramento, um lugar que tenha muitas prédias é péssimo, porque você tem várias reflexões, as normas internacionais que falam de manifestações de monitoramento desassistidas. Ela proíbe você colocar o microfone perto de superfícies ...

Mas sempre se pode colocar no teto de um prédio, sim, mas de novo, a questão do acesso, ela é muito importante. Colocar um microfone, uma estação no teto de um condomínio residencial. Hoje o acesso você tem que agendar com duas semanas antes e você não tem um acesso imediato franqueado é um tiro no pé, porque você pode ficar sem.

Instalar em coberturas de casas, no caso da paróquia, por exemplo, no ed. Matias é exatamente isso que a gente está fazendo, coloca o microfone lá. No caso do edifício Matias é um prédio pequeno, com acesso fácil

você buscar um local que te dê uma boa representatividade e que te garanta acesso e segurança. Então essa é uma questão, o ponto da rua Madre Teodora, não está resolvido porque a gente ainda não achou alguém que deixasse. Uma das possibilidades é deixar na rua, mesmo junto da guarita, que tem 24 horas por dia, algum vigilante lá.

Pág. 34



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SIGA



SIGA



A haste de 4 m de altura padrão que se usa internacionalmente. É uma sugestão, é um ponto pré-selecionado é um ponto excelente do ponto de vista técnico, mas não está resolvido. O topo de um prédio no Itaim Bibi ou em qualquer outro bairro dentro desse leque, infelizmente, eu não estou conseguindo compartilhar aqui a minha tela. Mas dizer que a curva é falsa é muito forte, Ricardo. Temos número de aeronaves que saem a direita não passam de 8% das aeronaves. Apesar de cada um sobrevoa ser incomodo.

Não nego, isso é um sobrevoa de uma aeronave passando na sua cabeça. Na hora que você está tentando falar no telefone, ela causa um incômodo, é isso. É legítimo. Ninguém questiona isso, mas, de novo, a curva de ruído é uma representação de uma média anual.

Mas existem os procedimentos de saída, então, mas decolagem da pista 35 com saída direita somam por volta de 8% de todas as operações. do aeroporto, então não faz nem "cosquinha" na curva predominante ali, ela é reta, porque por ali pousam 50% de todas as operações, 25% de todas as operações pousam por ali. É na verdade, mais porque o vento predominante faz com que os pousos venham pela cabeceira 17 e decola em direção ao Jabaquara. Então eles vêm sobrevoando pela faria Lima posam na cab. e 17 decola.

Essa configuração representa a grande maioria das operações quando o vento muda. Mas aeronaves decolando da 35 e seguem em direção ao Itaim, Moema. E nem todas viram à direita. Muitas vão virar à direita lá na frente, algumas viram antes e outras viram à esquerda do Morumbi

Não existe mentira na simulação. Eu me coloco a disposição para eventualmente, se alguém quiser fazer contato privado comigo, eu passo meu e-mail e eu tenho o maior prazer em explicar por que eu acho que informação é sempre útil. E eu lamento que você tenha essa percepção, mas eu te garanto que é uma percepção errada.

Ricardo Salles:

Eu, Gilberto só queria... talvez se usei a palavra mentira, me expressei mal. Eu queria dizer o seguinte.

Realidade justamente diante da falta de informação, essa informação que você está dando é informação que deveria se tornar pública, porque está claro para nós que a curva é traçada com base na frequência de ocorrência das rotas. Só que isso é, parece que é guardada propositalmente a 7 chaves, entendeu? E aí eu te digo uma coisa, eu moro há 30 anos no mesmo prédio.

Durante um ano eu fiquei brigando com DECEA através da central de atendimento deles, para que eles assumissem que sequer que houve a mudança nas rotas de decolagem. Eu não precisava perguntar para eles, basta olhar para cima. Eu moro, eu moro há 30 anos no mesmo prédio.

E agora, finalmente tem uma audiência pública da Câmara dos vereadores, um tenente-coronel, disse que não foi mudada, só foi feita uma pequena alteração no perfil horizontal das rotas de pouso e de decolagem, pelo amor de Deus, para quem escondeu o fato que é notório, não percebe, né?

Fig. 25



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644756-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644756-2426>



SIGA





Gilberto:

a Infraero está fazendo a parte dela.

O PEZR tem a curva, tem o desenho colorido, que todo mundo gosta de ver e do lado tem um monte de tabelas que tem todas as informações, todos os parâmetros que são usados nas simulações

Então o que está publicado não é só a curva, é a curva e toda a informação que foi usada para que ela tenha sido construída dentro do software, com uma metodologia que é internacionalmente reconhecida e usada no mundo inteiro. Então não é uma invenção.

Eu concordo, que, infelizmente, eu não sei se tem alguém do DECEA aqui, mas eu concordo que existe uma falta de transparência. Quando se fala, que é um pequeno ajuste, O técnico as vezes não tem a dimensão do impacto desse ajuste. então assim é eu me dei o trabalho de ligar para pilotos amigos meus, perguntar, meu amigo, me diz aí, como é que está funcionando Congonhas, decolagem da 35, saindo pela direita. Como é que você faz? eu faço assim, é isso. Ele foi lá no computador e o computador faz a curva, na hora que ele quer,

Ricardo Salles:

agradece e informa que a GROM passou informações importantes.

Cristina informa que a ATA e as apresentações da CGRA serão disponibilizadas no site da Infraero.

Fabio Scatolini (IDEA Aeroespacial- reclamante) se apresenta.

A GROM é uma empresa contratada que gera, as curvas e elabora um monitoramento da melhor maneira possível para o cliente.

Entretanto, tenho duas perguntas para fazer aqui, por que provável que eu não sei quem vai responder

Mas é uma colocação:

A primeira colocação é sobre o PEZR de Congonhas e a Paula disse inicialmente que havia sido feito uma em 84 e depois, apenas em 2019. Informação está incorreta. Embora eu não tenha como provar. E se fizesse uma pesquisa nos diários oficiais da união entre 1996 e 98.

Vamos ver ali que existe uma revisão do PEZR de Congonhas que não sei por que se perdeu, mas isso também não importa, é apenas uma informação. As duas perguntas que eu tenho para fazer e que podem ser agora colocadas em uma depois.

Depois dos comentários, se resumem à uma situação, tá como é que os Estados Unidos?

Fig. 26



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSIPCA020202581A

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA



É claro que o 11 de setembro deu um empurrão muito grande em tudo, mas inclusive no ruído. Mas como é que o problema foi resolvido? FAA decretou que planas? Ser feitas em cima de dados de demanda apenas de capacidade máxima.

Então se fez um grande esforço para fazer curvas de ruído de capacidade máxima para todos os aeroportos importantes.

E depois disso, uma vez estabelecida a capacidade, as curvas de capacidade máxima se começou a elaborar um fundo, assim, arrecadar um fundo para desapropriar a área de 65 MDN do uso residencial, apenas.

Não existe hoje nos Estados Unidos nenhuma residência dentro de curvas de 65 MDN.

O problema que eu, que eu reparo em Congonhas, inclusive tomando as últimas falas Dr. Roney, é que eles querem transformar ganhos de performance e capacidade operacional de um aeroporto qualquer, mas nesse caso é Congonhas. Eles querem transformar isso, não é? Eles querem transformar ganhos de performance e eventual emissão menor de barulho em capacidade adicional, né? Entendeu? E isso, do ponto de vista ambiental, é absolutamente errado.

Se trabalha sempre com o pior caso e o pior caso é a capacidade máxima nesse aspecto, na minha maneira de ver.

O que eu pergunto é o seguinte existe sim, tecnicamente uma maneira de você estabelecer a capacidade máxima em Congonhas a partir do espaço aéreo e da área de pátio para o sistema de pistas e pátios. Ai mais a separação mínima que se quer colocar ali.

Entretanto, ninguém é capaz de estabelecer, ninguém tem coragem de dizer ou de acordar com a sociedade quanto cabe em Congonhas? O que é, a partir desse parâmetro que se tem que trabalhar todo o resto? A partir desse parâmetro, as curvas param de crescer. Porque elas vão passar a incorporar o ganho de performance ou de ruído, então elas vão passar a diminuir no futuro e não a crescer.

A pergunta que eu faço é, quanto cabe em Congonhas e quem tem que determinar isso?

É só isso para não me alongar demais. Tenho outras divergências também, mas eu acho que o mais importante com relação a essa discussão é isso, ninguém toma uma providência para estabelecer a capacidade máxima.

Gostaria de obter os comentários de vocês sobre isso, e prometo que não pergunto mais nada, tá bom? Obrigado.

Fued responde Fábio:

Fábio, vou comentar rapidamente. É como sabe quando a gente vai fazer declaração de capacidade. Existem questões de espaço aéreo, pista, pátio, estrutura de terminal.

Fig. 27



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/PCAU/202300001A

SIGA



SBS/PCAU/202300001A

SIGA



Hoje como funciona? Quem faz a avaliação de capacidade no espaço aéreo é o próprio CGNA. Inclusive também quem faz a avaliação da capacidade de processamento de pista. Então ficamos aí com CGNA fazer uma análise, capacidade do espaço aéreo também da capacidade de pista para Livramento, é tempo de espera, intervalo, isso tudo fica através do CGNA, que a gente faz, mas avaliamos a capacidade de escuta em termos de pátio de processadores. Eu estou falando de canal de inspeção, de check-in. Esses elementos todos são avaliados agora.

De alguns anos para cá, o aeroporto de Congonhas passou para algumas melhorias em termos de infraestrutura interna, também de adequação de procedimentos operacionais. Isso tudo visando na certificação operacional. Então, hoje a declaração de capacidade em termos de infraestrutura não significa que nós teremos essa capacidade utilizada plenamente, a régua para Congonhas, em termos de capacidade disponível, e aí, mais uma vez não quer dizer que ela será ocupada.

de alguns anos para cá, o aeroporto de Congonhas passou por algumas melhorias em termos de estrutura interna, também de adequação de procedimentos operacionais. Isso tudo visando na certificação operacional, né? Então, hoje a declaração de capacidade em termos de estrutura não significa que nós teremos essa capacidade utilizada plenamente utilizada hoje, a régua para Congonhas, em termos de capacidade disponível, e aí, mais uma vez não quer dizer que ela será ocupada. É em torno de 40 e 44 movimentos hora,

Fabio:

independentemente de ser e de vir a ser utilizado ou não, né? Essa capacidade não pode mudar mais, entendeu? Porque é isso que tumultua tudo. É isso que tumultua os diagnósticos. O coitado do Gilberto tá trabalhando com diagnóstico hoje. E se a capacidade de subir? Então ele começa do zero outra vez.

Fued:

Vai.

Sim, é, vai, mas aí é Fábio. Eu entendi o ponto, mas aí é uma questão de decisão também legal. Hoje, até para estabelecer as curvas de ruído, a métrica estabelecida não é a capacidade plena. A gente utiliza, né? Os valores que foram observados em termos de movimento nos últimos 3 anos e se faz isso, é para poder estabelecer as curvas de ruído. Então eu acho que essa proposta Fábio passa por uma questão de modificação da legislação hoje utilizada até para poder determinar que se utilize como premissa a capacidade máxima do aeroporto na elaboração das curvas de ruído.

Fabio:

Não necessariamente, porque se você está abordando e aí que eu volto a as questões ambientais, se você está abordando, se você está trabalhando com o pior caso.

O pior caso nunca vai ser maior do que a capacidade máxima. Você sempre vai obter algo, você sempre vai obter um diagnóstico alguém, alguém do que pode ser, e isso é errado do ponto de vista de Estudos

Pág. 28



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/SP/CA/02/02/02581A

SIGA



SBS/SPREG202300001A



Ambientais em qualquer área, sempre se considera o pior caso, a pior possibilidade de impacto, né? E nesse caso em particular, no meu entendimento, é a capacidade. Quem é que pode entender o que o que os Estados Unidos fizeram foi uma política. Eles abriram mão do planejamento das demandas. E pra resolver o problema estabeleceu a capacidade.

A partir da capacidade, estabeleceu uma curva máxima, essa curva máxima vai diminuir no futuro, porque as aviões vão ficar mais silenciosas. A performance vai melhorar. A decolagem vertical vem, né? Então tudo isso vai melhorar.

Tá? O trabalho só foi feito uma última vez, entre 2002 e 2010, depois nunca mais se mexeu em curvas de ruído em aeroportos americanos. Por que que esse tipo de coisa não pode ser feito também aqui?

Fued:

É uma boa, Fábio. é uma questão para a gente levar uma discussão um pouco mais ampla e pensar na revisão do RBAC 161. Se for o caso, é tentar trazer isso para uma realidade mais prática, porque assim, dificilmente, qualquer operador hoje vai fazer qualquer tipo de adoção de métricas diferente daquele estabelecido no RBAC (opinião própria). Então o RBAC 161 Hoje não fala de capacidade máxima, eu entendi o ponto que você quer colocar. Eu acho que faz muito sentido, mas passa por uma necessidade de revisão, se for o caso no RBAC e quando a gente fala de exploração de sítio a gente está pensando lá na frente.

Através de um planejamento, qual que será o horizonte em termos de capacidade desse aeroporto ao longo do tempo? Hoje, no nosso caso de Congonhas, como nós não permaneceremos no aeroporto, a decisão foi de fazer uma curva mediana, digamos assim, dentro do horizonte que a Infraero ainda permanece, mas, por exemplo, assim que a nova operadora assumir e a depender da das condições contratuais e obrigações em relação ao desenvolvimento aeroportuário ela terá melhor condição para dizer Congonhas daqui a 10,15 anos, 20 anos. Ele terá esse perfil operacional, então eu tenho condição de expandir essa análise, considerando a exaustão, digamos assim, é da capacidade de sítio. Mas eu acho que é importante a gente deixar de ter o seu apontamento. E a gente considerar isso como discussão mais ampla aproveitando aqui, porque isso é um tipo de parâmetro que ele não modifica. O caso de Congonhas traz uma modificação para todos os outros aeroportos, mas é interessante.

Gilberto:

As suas propostas, eles montaram planos diretores em cima de análises econômicas em cima, inclusive prevendo investimentos em construção de outras pistas, né? Então, assim.

As curvas do Galeão e de Viracopos são curvas gigantes, porque elas estão prevendo 400.000 operações com "n" pistas a mais, Viracopos tinha 4 pistas a mais previstas no plano diretor. O que acontece é que os aeroportos...

Fabio Scatolini

Mas não vão mais ser implementadas.

Pág. 29



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SIGA





Gilberto:

Não, mas o PEZR está lá, então nunca vai piorar aquilo que você colocou. Ele foi feito lá atrás numa previsão, é worst case. Análise, como você colocou e está lá. No caso de Campinas, por exemplo, estavam requalificando uma série de áreas, justamente para evitar adensamento naquelas regiões que onde um dia vai ter uma curva de ruído. 65 DB está longe de ter depois da pandemia, encolheu tudo, mas o PEZR ficou lá.

Então eu concordo. Seria o mundo ideal esse, qual é quanto que cabe nesse aeroporto ...

Walter:

É, primeiramente, eu queria deixar claro uma coisa, o Fábio, é um técnico, foi muito instrutivo que eu acabei de ouvir. Mas para o cidadão normal e para mim, especificamente, como profissional de planejamento estratégico é muito difícil entender como é que a gente chega em algum ponto concreto.

É construtivo quando as informações Teóricas que a gente ouve aqui não correspondem à observação pragmática e empírica do dia a dia. Nesse aspecto, eu concordo com o Ricardo, pena que ele já saiu.

Eu fiquei também um ano para obter do COMAER que entre todas as áreas envolvidas é o mais honesto.

Para saber o que aconteceu dia 01 de janeiro de 2022, que foi quando começou o crime ambiental sobre o Parque Ibirapuera. Todo mundo falava que não tinha acontecido nada.

Até que o COMAER, foi claro, dia primeiro de janeiro, as novas rotas foram consolidadas e as antigas desativadas, que também ninguém fala.

Teve um aumento para ampliar a capacidade do aeroporto não é verídico. Quer dizer, as rotas anteriores foram canceladas. Então o que eu posso dizer que é muito difícil entrando agora no que o Gilberto disse.

Houve uma quebra de equilíbrio de 80 anos. Então não dá para tirar o aeroporto, não dá para "tirar" Moema, estava tudo equilibrado. As pessoas que foram morar em torno do aeroporto sabiam do ônus de morar ali. De repente, esse equilíbrio foi quebrado e sem que se fosse considerada em nenhuma hipótese o cidadão da cidade de São Paulo.

Simplesmente dados econômicos. Ou seja, o elemento humano foi excluído da equação.

E aí ele me disse, não, qualquer mudança é muito difícil porque 2 minutos a mais no voo, acrescenta Poluição e tal, eu te coloco um dado de que dentro das premissas, mais uma vez que o COMAER, me passou.

Eu vou puxar aqui para ser mais exato. Como é que você pode fazer uma afirmação dessas se as curvas de decolagem foram substancialmente ampliadas e deslocadas, acrescentando cerca de 2 km de 3366 m para 5240 m o início dessas curvas.

Pág. 30



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/PC/CA/02/2022/02581A

SIGA



SBSPREG202300001A





O que dizer da diminuição do gradiente mínimo de subida de 9 para 5,2, com acréscimo de vários quilômetros em curva aberta, até as denominadas aerovias, aumentando consequentemente a emissão de CO2 e outros poluentes em extensas áreas nunca atingidas na cidade de São Paulo, incluindo aí o crime ambiental sobre o Parque do Ibirapuera. E eu só estou te dizendo isso, que é muito difícil para quem trabalha com planejamento estratégico.

Saber de todos os dados reais. E aí vem alguém fala "não", 2 minutos a mais aumenta a poluição. Aumentaram 2 km. A trajetória para quebrar o equilíbrio de 80 anos que já existia.

O ser humano não foi considerado e para finalizar, dentro do que o Gilberto disse. O que eu percebo é que praticamente são as mesmas ações. Com a adicional do Jardim Paulista, o que não corresponde à mudança drástica TMA SP NEO fez.

E mais, afirmar que eu estou aqui perdendo mais 1 dia que eu estou como cidadão, que eu estou, com diversas representações do Ministério Público na justiça, porque o avião está sobrevoando o Ibirapuera. E que isto não está calculado na curva de ruído. Isso aí, sem ter uma medição exata e concreta dentro do parque é levandade. Eu não estaria aqui se eu não observasse como na última segunda-feira.

Quando o vento mudou para as 19h horas da noite, observando revoadas de pássaros noturnos que deveriam estar em repouso. Até às 23h da noite, com os aviões passando em rasante, com ruído ensurdecedor. Eu não estaria aqui.

Agora vem alguém e diz não. O Parque do Ibirapuera não está na curva de ruído, porque é um sobrevoa. E então as coisas não batem com a observação.

Eu tenho, por favor, o que eu colocaria é se é para falar em termos ambientais, e aí nós moramos no país, graças a Deus, onde o ambiente é mais protegido que o ser humano.

Então eu tenho um crime ambiental neste caso, mas não tem um crime humano com relação ao TMA São Paulo NEO, então já está bem adiantado. Eu só peço o seguinte.

Que, por favor, peço desculpas pelo des controle com o Gilberto, mas é a questão é a seguinte: eu já tive que aguentar uma apresentação na última reunião dizendo que havia um avião passando pelo Parque Ibirapuera e jogando por Terra a minha presença ali, o que não era verdade, o que não é verdade. Eu provo com flight aware, então, por favor, a única coisa que eu peço, já que você me falou que isso aqui é para dar uma resposta para o cidadão é que pelo menos, vocês ouçam as observações empíricas, a realidade como ela está ocorrendo, ao invés de ficar jogando dados que mais uma vez não correspondem à realidade. Meu Deus do céu, dizer que não aconteceu nada até o dia primeiro é mentira mesmo, não é?

Fued:

deixa eu fazer um comentário por gentileza, Walter, a gente está aqui exatamente debatendo quando a gente apresenta um sistema de monitoramento para exatamente trazer dados concretos, isso

Fig. 31



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644756-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644756-2426>



SIGA





contraponto que você está colocando. Então assim, a partir do momento que nós teremos estas ações captando informações precisas e gerando dados que a gente possa utilizar para tomada de decisão. A gente está exatamente fazendo o quê? Sendo transparente e sendo pragmático naquilo que a gente precisa trazer de informações para tomada de decisão. Então assim.

Nós instalamos uma antena DSB no aeroporto, mas vamos conseguir agora mapear as trajetórias de aeronaves. Nós vamos ter dados concretos para dizer, olha, faz sentido isso aqui. Não faz sentido isso aqui. Então, a discussão aqui é a seguinte, nós estamos atualizando a população, por isso que a apresentação é necessária, trazer essas informações e entender que nós temos um limite de competência.

Pensa, ela está na esfera do departamento de controle de espaço aéreo, então o aeroporto nem opina se a aeronave está passando uma trajetória XYZ.

Não há essa premissa de consultar o aeroporto para uma tomada de decisão de uma adequação, de um procedimento operacional. Isso é feito com o DECEA e com as companhias aéreas.

Walter Costa:

Vamos ser programáticos, então o DECEA organizou essa mudança de rotas. Com TMA SP NEO, porque a Infraero e ANAC criaram o PEZR onde muda-se o nível de ruídos por uso de solo que pavimentou o caminho para eles. Está tudo muito ligado. Eu tenho observado o histórico dos últimos 04 anos. Veio exatamente com uma coisa aconteceu, mas isso são águas passadas. A única coisa que eu te coloco é a única coisa que eu como cidadão, já que estão aqui supostamente para ouvir o cidadão é que é muito difícil para o cidadão "sentar" aqui e ouvir como eu ouvi. Olha o impacto do Ibirapuera não estava na curva de ruído porque o avião sobrevoa lá e provavelmente os decibéis não é nem 65, o que não é verdade. Observação empírica, então, por favor, coloque lá um medidor e fale, olha a medição dentro da praça da paz no Ibirapuera é tanto.

Fued:

Não, não é isso. Esses dados todos estão abertos. Quando eu comentei as informações com relação as cartas e os procedimentos operacionais estão AISWEB que eu já compartilhei. É o movimento operacional de Congonhas. Ele está disponível ao público, então você consegue realmente pegar as informações do histórico. É estatístico de pouso e decolagem no aeroporto o uso de cabeceira. Ele está associado à predominância de ventos, então isso tudo está de forma clara. A gente precisa é medir e é isso que a gente está propondo aqui. Nós vamos instalar os equipamentos.

Walter Costa:

E eu te mostro empiricamente com gráficos do flight aware é que eu estou, eu estou colecionando faz 7 ano. Que na segunda-feira passada, 90% dos voos que decolaram pela pista 35, depois que o vento mudou das 7 às 11h 90 por cento, cruzou em baixa altitude o bioma do Parque Ibirapuera. Eu te prova

Pág. 32



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS-PA020202581A

SIGA



SBSPREG202300001A





Com gráficos flight aware. É aí que tá então, e nós temos e mais uma vez para finalizar, porque sempre que eu falo, porque eu trago uma realidade que é completamente alheia ao discurso oficial, acaba tumultuando. Para finalizar, eu só quero reforçar que no caso do Parque Ibirapuera, que também está na justiça, seria muito mais honroso pra CGRA proteger e até para mostrar que existe alguma utilidade real de que se antecipasse a justiça. Já que o COMAER coloca uma solução. Real para o caso de proteção ambiental.

Uma previsão normativa com a criação de um espaço aéreo condicionado, que isso na elaboração do PEZR 22 e tudo mais já seja colocado. Afinal de contas, vocês que fazem e nós temos uma área aqui que necessita de preservação ambiental. E solicitamos a criação do espaço aéreo condicionado. Por que que a justiça vai ter que fazer isso? Por que a CGRA não faz isso? e só por favor.

Fued

para a gente avançar aqui. O CGRA está composto, inclusive com representantes do DECEA. Agora, neste momento, então assim essa questão, ela está aqui exatamente para ser encaminhada. Se há essa possibilidade os entes envolvidos, estão aqui representados, então assim, por parte da Infraero, claro, nós vamos apoiar da melhor forma.

Agora, como eu coloquei, nós temos um limite de competência. O PEZR é feito ao contrário. Na verdade, se estabelece os procedimentos operacionais e constroem PEZR não é o inverso, não é feito PEZR, um plano de zoneamento específico e em cima dele se estabelece rotas, é o contrário, então as rotas são construídas em cima das rotas, se estabelece o plano, então assim tá anotado

vamos dar esse encaminhamento, mas o que nós precisamos agora, objetivamente, avançar na questão da implantação do sistema de monitoramento, ter dados precisos, vamos avaliar essa questão do Ibirapuera. Se vamos deslocar, ou podemos fazer uma campanha móvel ali por um período determinado. A gente coleta essas informações, vamos ter todos esses dados disponíveis e aí a gente então apresenta isso.

Na última reunião que houve na Câmara municipal, foi debatido com um consenso que a prioridade agora seria implantação do sistema de monitoramento.

Eu acho que você deve ter participado e foi um consenso, né? Que precisamos implantar o sistema de monitoramento para que possamos ter dados precisos e ninguém aqui vai manipular dados. São os dados que serão captados pelas estações e em cima desses dados. Então o próprio DECEA se comprometeu a fazer uma análise mais objetiva para que a gente possa ter parâmetros mais realistas para que possam ser utilizados na tomada de decisão. Como eu coloquei, tá bom, vamos avançar um pouquinho.

Walter Costa:

Eu só queria finalizar, então, deixando claro aqui. Eu acho que faz parte de um reconhecimento de que dentro deste ano ou 10 meses, que a parte que ficou pior desde o dia primeiro de janeiro, quando as novas rotas foram consolidadas e as antigas canceladas. Que ninguém fala isso claramente? Mas o

Pág. 33



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSFCA002026581A

SIGA



SBSPREG202300001A





COMAER disse, eu quero deixar clara, eu sei que o DECEA é subordinado ao COMAER, mas como cidadão em todas as iniciativas, junto ao Ministério público, junto ao "Fala BR," o COMAER foi o órgão mais honesto. Pelo menos comigo, como cidadão.

Todas as informações que eu tentei obter com a Infraero, até com representantes do DECEA foram truncadas. Com a SAC do Ministério da infraestrutura foram truncadas.

O único órgão que foi claro em mexer em dogmas foi o COMAER fica aqui o meu reconhecimento como cidadão, por ter tido este retorno por parte do COMAER.

muito obrigado.

Raphaela (Convidado) – reqião da av paulista

Começa sua fala com gravação de ruído no celular: às 21h57, na sala da minha casa, na Avenida Paulista, 620, 20º andar.

Tenho diversas outras da Alameda Santos, da rua São Carlos do Pinhal quem disse alguém que a vida na Paulista é só comercial? São 19 condomínios residenciais. Quem disse alguém que Alameda Santos, travessa, São Carlos do Pinhal são só condomínios comerciais? Eu estou me reportando lá. A fala do Fábio.

Às 21h57, eu na minha sala, sem poder ler um livro, concentrar num computador, concentrar no cuidar da minha mãe, é que avião passando, e isso é diário, dependendo do vento. Como Walter falou, eu queria pedir desculpas aos presentes do DECEA, mas toda essa turbulência, esse ruído de comunicação expresso nas palavras do Walter, veio da falta de resposta como prova eu tenho a Gazeta de Pinheiros, que é um jornal, que Pinheiros também está envolvido - De fevereiro de 21, em que o DECEA nega a mudança de rota e quando nós vivemos isso empiricamente na pele, na saúde, porque eu sou presidente da comissão de meio ambiente da OAB Pinheiros, o bairro de Pinheiros está reclamando.

Eu estive lá no dia mundial da limpeza e vi ali em torno da Cetesb os aviões, tanto quanto vejo na Avenida Paulista, é isso que a população reclama, não é tecnicamente, explicações técnicas. Eu só tenho a agradecer, pois nós dá maior conhecimento e entendimento até para encaminhar as reclamações corretas.

E eu queria incluir no meio ambiente o Parque Trianon, o Parque Tenente Siqueira Campos, Avenida Paulista porque lá é um parque tombado, um resquício de mata natural, um resquício da mata com uma ave founa sensacional. E é aqui a 800 m de mim. Então, se na minha casa todos ouviram às 21h 57 esse ruído, as aves lado do parque Trianon, com certeza também.

Eu estou representando aqui Jardins e Paulista, OAB Pinheiros, a associação da Avenida Paulista. E assim só temos o problema de saúde. Todas essas questões técnicas realmente estão para os órgãos técnicos resolverem, nós estamos aqui dando subsídios como resolver a saúde da população, porque a cidade é para seus habitantes. Ninguém nega a importância de Congonhas. Aláís, meu pai dizia que Congonhas é longe, lá no meio do mata, só que nós estamos falando de 2022.

Nós estamos falando aqui em 2021, houve uma mudança e desprezou a qualidade de vida e a saúde dos seres humanos.

Pág. 34



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SIGA



SIGA



Estou aqui todo tempo. Nós estamos falando em torno do aeroporto.

E eu estou falando de uma área de Pinheiros, não é entorno de aeroporto, de Avenida Paulista. De Paraíso, Aclimação que não é entorno do aeroporto em quilômetros, é muito mais que isso. A motivação, e o que ficou meio difícil. Eu estava falando do jornal a Gazeta de Pinheiros. Foi a negação.

Não é a população através da pessoa do Walter, comigo ou com um colega Orlando. Para a Gazeta de Pinheiros, foi negada essa mudança.

Porque negar porque não nos convidar para dizer que horas que isso é pior. Doutor Fábio, sabe que eu já coloquei o nosso condomínio aqui na Avenida Paulista à disposição. O síndico trabalha aqui comigo, eu sou como conselheira, administra esse condomínio, ponto mais alto da Paulista para usar à vontade para receber qualquer equipamento

A minha proposta é a mesma da audiência pública, é resolvemos juntos. Nós damos subsídios não técnicas. Nós damos a nossa experiência, os problemas que estamos sofrendo.

Os órgãos competentes vão ajustar e adequar. Claro que, além dos problemas que nós temos passado neste ano e com ruído, temos aflição na comunicação, na forma de colocar. Nós também temos o receio. O receio do futuro, por que esta concessão?

A licitação veio sem grandes discussões, nós tentamos argumentar com várias dos representantes que participaram das audiências públicas. Que temos o receio do futuro, até porque nós conhecemos 2 tipos de concessões. No estado umas maravilhosas que estão certas, estão ai há anos, mas as últimas, como o próprio Parque do Ibirapuera, estão aquém a do parque Trianon, a Secretaria do verde e meio ambiente está já acionando jurídico da prefeitura porque já tem descumprimento de cláusula. Então, veja, nós também temos esse receio.

Cristina:

Obrigada, o que que acontece, como já foi falado aqui. A circulação aérea responsabilidade do DECEA, da aeronáutica, que pediu dados para a Infraero para poder fazer qualquer estudo ou alteração. Então a gente está aqui para fazer o monitoramento de ruído e termos os dados suficientes para passarmos ao DECEA.

Então sou solidária a população, a gente sabe que quem é do Jabaquara e de Moema, já estava acostumado com esse ruído. Quem é da Paulista não estava.

Cristina informa sobre o canal e reclamações do ruído aeronáutico no site da Infraero, pois é informado que a população desconhece esse canal.

Marcelo – Paraíso:

eu concordo com a questão do critério que foi estabelecido com os locais fixos. Eu acho que é pertinente.

Esteve presente aqui e que é uma área é da rua Madre Teodora. Ela está distante do ruído, né? Eu estou aqui no Paraíso, eu concordo com o Walter, porque eles passam em cima do Ibirapuera e vem em direção

Pág. 35



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar/?n=2644758-2426>



SBS/PC/AL/2022/026561A

SIGA



SBSPREG202300001A





aqui do Paraíso, onde é o ponto mais alto na Paulista. Então a gente escuta realmente um barulho ensurdecedor e isso me parece que não é o local mais adequado. Mas eu não sou técnico, não vou discutir.

Gilberto, se você tivesse sido contratado pelas associações, você teria a postura que você está tendo no momento bastante defensiva e crítica com relação às observações e preocupações?

Outra questão que eu quero estabelecer aqui é que não faz sentido essa estatística, não é uma estatística que pode não trazer a realidade, porque o aluno que tirou 10 é um excelente aluno e outro que tirou zero, ficou reprovado e a média 5. Quer dizer, todos eles passaram. Acho estranha essa estatística matemática que vocês passam utilizar na frequência, durante todo o ano.

A outra questão que eu coloco é que foi feito pela apresentação, da Paula. Ela falou, sobre as aeronaves que estão modernizando.

O percentual de aeronaves hoje que são, das empresas, como Tam e outras que vocês citaram aí estão dentro do critério estabelecido para pouco ruído. Qual que é o percentual, que distância elas estão desse objetivo?

E por último:

Gilberto falou que todo mundo tinha que ter sua parcela de colaboração e eu acho que nessa conversa que nós estamos tendo a parcela de culpa da colaboração ou de entendimento ou de disposição para aceitar as nossas ansiedades parece que não está sendo bem equilibrada. Era isso que eu tinha que dizer. Fui muito sincero, mas são as minhas impressões.

Gilberto:

Marcelo, sem problema nenhum: percepção é realidade. você me perguntou se eu teria a mesma postura se eu tivesse sido contratado por alguma associação de bairro e eu te respondo, com a maior sinceridade, que sim, eu sou engenheiro, sou técnico, é meu papel fazer a melhor medição possível.

a gente pode, numa próxima reunião, trazer mais informações a respeito e com o ADSB funcionando, isso vai ficar muito evidenciado.

Marcelo:

Uma sugestão, Gilberto, coloca o seu site ou seu e seu contato aqui no chat de reunião para que a gente possa inclusive ter essa possibilidade de diálogo com você. Como você propôs, se você se for possível.

Fued:

Pessoal, os diálogos, sempre passam por uma interação também com a Infraero. Tá? e aí, agora é só fazer um comentário com relação com relação à Cris.

A gente também fica numa posição que para operador, vendo essa demanda da população, fica também um pouco apreensivo e, eventualmente, a gente acaba respondendo de alguma maneira através da

Pág. 36



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSIFCA020202081A

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA



fisiologia. Isso é normal, né? Porque de fato, e aí eu posso colocar isso de uma forma muito clara e evidente.

Nós estamos aqui para tentar realmente buscar o encaminhamento dos assuntos da melhor forma possível. Nós nos comprometemos com isso, eu sou superintendente da área de meio ambiente, então assunto que de fato permeia nas questões sociais. E aí, a gente tem um compromisso com relação a isso. Então, eventualmente a gente pode ter uma resposta, às vezes um pouco mais dura, uma resposta, às vezes um pouco mais rígida, nesse sentido, mas é por conta dessa situação que a gente também fica, porque a gente, de alguma maneira está tentando fazer o melhor. Buscar esse encaminhamento, entender o que a população está colocando e fazer esse encaminhamento dentro de um sistema que é complexo. Se vocês pensarem o horário de abertura e de fechamento de Congonhas, por exemplo, ele é regulamentado por uma resolução da ANAC.

Não é a Infraero, a Infraero não chega e fala assim: "Congonhas vai abrir às 6:00 da manhã e vai fechar às 23 da noite." Existe uma resolução da ANAC que estabelece isso, então o sistema é como um todo e vocês já estudaram muito sobre isso, né? Estão muito bem integrados. Ele é complexo.

Então quando a gente assume a responsabilidade também de tentar dar o encaminhamento com um sistema desse complexo, a gente às vezes fica aqui certa forma, "meu Deus, como vamos fazer?" E às vezes a reação vai de uma maneira ou de outra, então só para deixar claro, assim que eventualmente é essa a fisiologia que a gente vai colocar aqui.

É também para uma situação de querer resolver, querer dar encaminhamento, mas temos um limite. E eu sei que todos nós aqui estamos buscando exatamente esse encaminhamento, como eu comentei na audiência, nós tivemos um histórico parecido em Santos Dumont. Estamos observando agora em Congonhas, e realmente a população muito revoltada que nós chegamos ali no final, nós através de toda essa interação com a sociedade, através da implantação do sistema de monitoramento efetivo, consigo gerar informações que pudessem juntos sentar com DECEA, com a ANAC com a SAC e propor, por exemplo, uma rota alternativa.

Mas essa construção, ela partiu de um todo e terá uma interação com a pontuação, então só para colocar isso a gente nenhum momento vai esconder nada, pelo contrário, a gente quer abrir todas as informações que a Infraero dispõe que são, às vezes, limitadas, as premissas que são estabelecidas é pelo departamento de espaço aéreo para determinar procedimentos não são necessariamente compartilhadas com a Infraero.

Isso acontece no Brasil como um todo, então o DECEA tem sido parceiro nesse sentido, mas com encaminhamento ele é complexo. A gente tem várias esferas. Então só para colocar isso, que de fato a gente quer estar junto com vocês, de verdade. A gente não tá aqui, nós queremos dar um encaminhamento, até porque o aeroporto tem que de alguma maneira, ter um convívio mais harmonioso dentro do possível com a população, né, então só pra fazer essa colocação e tudo que a gente produz, né? Em relação aos dados de monitoramento.

As trajetórias que serão mapeadas são dados que também serão compartilhados.

Pág. 37



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSPP-CAU/202300001A

SIGA



SBSPPREG202300001A





Marcelo

Eu acredito muito na sua palavra, né? No que você na semântica, como também a do secretário, né? Vocês são brilhantes na forma de conduzir, né? Externar as ideias, mas o que a gente está demonstrando e tentando demonstrar nessas reuniões que a gente está participando, é a nossa dor, né? É um termo que eu escutei, fui da área de informática, da tecnologia, e eles sempre falavam qual é a dor do cliente? Então, somos moradores de uma cidade e ao mesmo tempo clientes do aeroporto, né? Porque nós utilizamos o aeroporto, né? mas nós temos uma dor muito grande, essa dor ela tem que ser equalizada no sentido de que há o impacto, que ele seja o menor possível.

Esse impacto incomoda muito, como é antes de 2021, como diz a Rafaela, nós não tínhamos nenhuma ocorrência aqui no bairro. De repente passou a ter. Quem foi a mente brilhante? O Edivaldo aqui era um, é um grande batalhador, é um cara que vem lutando sazinho e de repente ele passou a ter um número muito grande de pessoas participando com ele.

E fazendo voz no sentido de que a gente está crescendo, a nossa necessidade de demonstrar e criticar essas ações, o Walter colocou as coisas claramente. Ele foi muito claro e muito objetivo, muito transparente, honesto, e é isso, essa contrapartida que a gente quer.

Faça um, EIA/ RIMA, faça alguma coisa que possa dar ao município condições de falar. Este ponto é nevrálgico e é ruim para a população. Ponto está resolvido, a gente vai assistando, eu acho. Eu penso assim

Fued:

meu papel é mais operacional, então assim, até a decisão com relação à Congonhas é só para vocês terem uma ideia pessoal ... perder o aeroporto de Congonhas é um prejuízo, então a empresa, ela entra num processo bem diferente do que a gente vivia no passado, então é uma decisão do governo federal .

nesse caso, realmente o governo decide, a gente fica ali basicamente como fornecedor de dados. e eu acho que a gente tem toda a possibilidade dentro desse tempo que ainda nós temos aí de permanência gerar o máximo de dados e informações.

a gente sabe que a Infraero em breve não estará mais no aeroporto. Então a ideia é a gente fazer o máximo de encaminhamento dentro dessas linhas de discussão que nós traçamos aqui de uma forma muito transparente. A ideia realmente estar com vocês.

Paula

só uma complementação de informação: os dados que a gente usou para elaboração do PEZR, que nos foi passado pelas companhias aéreas é que a Gol tende a atualizar até 60% da frota deles. Está em processo de atualização, então não sei quanto já foi atualizado e quanto ainda vai. E a Tam, 30%. Então eu não sei quanto já foi, quanto ainda tá, mas foi essa proporção que a gente tem.

Pág. 38



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/PCA/02/2025/1A

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA



Marcelo:

Ok, muito obrigado Paula, pela preocupação de trazer as informações. aí que a gente percebe que vai ter um tempo muito longo para que seja ajustadas as aeronaves, no sentido de que seja minimizado o ruído, é verdade, obrigado.

Apresentação SAC: Paulo Sergio Ramos Pinto

boa tarde. eu me chamo Ramos Pinto, da Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Quero fazer uso de uma apresentação de slides que vocês estão vendo na primeira tela, confere? O que é a SAC quer trazer aqui para avaliação de todos os participantes da CGRA? Há uma proposta de uma agenda imediata da comissão.

Eu quero falar primeiro de algumas referências básicas e depois apresentar a proposta. As referências básicas são importantes, muitas que estão aqui participando acho que já tem plena consciência de todas essas referências, mas é muito importante que isso seja apresentado agora no início.

A CGRA tem competências definidas no RBAC 161 e já foi falado no início, inclusive nas próprias regras. É uma Comissão de Gerenciamento que tem limitação porque todas as entidades que participam permanecem com as suas atribuições definidas em lei.

Existe um outro ponto importante que todos precisam estar sempre levando em conta, que Infraero, ANAC, DECEA, e SAC são entidades autônomas, existe entre elas obrigação de uma colaboração com base na Política Nacional de Aviação Civil, que é um Decreto presidencial de 2009 e nas melhores práticas mundiais. E a gestão equilibrada do ruído aeronáutico, que é um documento Internacional usada no mundo inteiro como referencial de como o ruído aeronáutico deve ser melhor gerenciado. Isso a gente precisa praticar efetivamente nessa comissão também.

Principais competências da CGRA, conforme RBAC 161:

a. Discutir a atualização e implementação do PEZR; d.1. estudar, propor e implementar... medidas de mitigação do ruído aeronáutico; d.4. analisar a pertinência das reclamações de ruído e discuti-las, visando mitigar o incômodo;

Eu acho, inclusive que esse slide. foi apresentado pela SAC numa reunião anterior da CGRA, então é preciso destacar que cabe à CGRA discutir a atualização e implementação do Plano de Zoneamento de Ruído do Aeroporto.

Cabe estudar e implementar medidas de mitigação do impacto do ruído aeronáutico e aqui é importante dizer o seguinte: estudar, propor e implementar a decisão em relação às propostas que possam ser feitas pelas CGRA.

Pág. 39



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSFPCA020202531A

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA



Então, estudar medidas, sim, propor medidas sim, terceiros vão decidir e cabe a CGRA implementar que pode ser, inclusive a acompanhar a implementação pelo agente legalmente responsável.
E da mesma forma, a CGRA tem essa competência de analisar a pertinência das reclamações de ruído.

Esses pontos são importantes, esses pontos precisam estar presentes o tempo todo.
Outras competências: aqui tem 3 destacadas. Uma delas inclui acompanhar o projeto de monitoramento do ruído.

Foi apresentada na reunião pela SAC na reunião da CGRA do ano passado justamente ressaltando que a gestão equilibrada do ruído aeronáutico, conforme definido pela organização da aviação civil Internacional se compõe de quatro pilares:

1. Redução do ruído de aeronaves;
2. planejamento e gestão do uso do solo no entorno;
3. procedimentos operacionais de voo de redução de ruído;
4. restrições operacionais.

Deve ser construído um plano específico para cada aeródromo, considerando ações de um ou mais tipos, que represente o melhor custo-benefício, então a composição desse plano específico e de gestão equilibrada do ruído aeronáutico (QACI) deve levar em conta esses 4 gêneros de ação e deve ser desenvolvido no âmbito aqui da CGRA.

Então a proposta de agenda imediata para a CGRA que a SAC vem apresentar é a que está no slide seguinte e eu vou pular o primeiro slide. São 4 itens que a SAC está propondo para servir. eu vou pular o primeiro slide, que tem 2 itens, porque eles são menos importantes em face do que foi tratado extensamente na reunião.

eu vou voltar os itens 1 e 2, mas eu vou direto. Um dos itens, 3 e 4, então, o item 3.

a proposta que a SAC faz de agenda imediata para a comissão. É apoiar o Grupo Técnico com a Infraero, DECEA e SAC de análise da pertinência das recentes reclamações de ruído, esse grupo técnico foi constituído no dia 11 de maio deste ano numa reunião preparatória, que foi realizado com a Infraero, os órgãos públicos que participam é para justamente discutir o que poderia ser feito no sentido de realizar essa análise da pertinência das reclamações.

Com um caráter técnico e aprofundado como precisa ser. Então, no dia 11 de maio, nós fizemos uma reunião entre Infraero, SAC, DECEA, CETESB.

E nessa data de 11 de maio, houve um consenso de se criar esse grupo técnico para fazer essa análise da pertinência das reclamações de ruído recente. É importante também citar que a própria Infraero fez a proposta no dia 11 de maio. Aliás, acho até que tinha sido mencionado isso em uma reunião anterior da CGRA também.

Mas o fato é que no dia 11 de maio se constituiu o grupo de trabalho e a Infraero também fez logo em seguida, ofícios tanto para SAC quanto para o comando da aeronáutica e também para ANAC.

Pág. 40



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2544758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2544758-2426>



SBS/CA/022202551A

SIGA



SBS/REG/202300001A



oficializando esse convite. Já houve da parte do DECEA uma resposta oficial favorável para a constituição do grupo, então reiterando que no dia 11 de maio já tinha sido estabelecido, e da parte das SAC a resposta oficial ainda não foi emitida.

E de modo que esse grupo está constituído para fazer essa análise detalhada da pertinência das reclamações de ruído. E neste item em particular, a SAC volta a convidar a Prefeitura Municipal de São Paulo para participar do Grupo de Trabalho (GT), volta a convidar porque isso já tinha sido mencionado numa outra reunião e também no contato direto.

Então nós voltamos a convidar a Prefeitura de São Paulo a participar desse grupo de trabalho, inclusive porque a proposta de análise dos usos do solo no entorno do aeroporto e eu aproveito para citar o seguinte, em torno do aeroporto para o para fins de ruído, não é 500 m a partir do aeroporto. Em torno do aeroporto é toda área que sofre o impacto do ruído aeronáutico.

E, se necessário, dentro desse grupo técnico, também convidaremos ABEAR, que é a Associação Brasileira de Empresas Aéreas e a Azul Linhas Aéreas, que não faz parte da ABEAR, mas que operam no aeroporto. Então esse é o terceiro ponto da proposta.

O quarto ponto é que a CGRA venha a conhecer e debater os relatórios técnicos desse GT, que reúne no momento a Infraero, DECEA e a SAC.

Avançando o próximo slide, e depois retornar ao anterior a este que está aí para completar essa manifestação inicial.

O que é o trabalho do GT?

Na nossa avaliação desse trabalho, envolve primeiro comparar as rotas antigas, novas e alternativas por software. E aí está citado esse AEDT que é o software do FAA hoje em dia. Mas, não precisa ser necessariamente isso. Obviamente, qualquer software que seja capaz de dar os elementos para análise.

E nessa comparação das rotas antigas, das novas e das alternativas que, no caso de rotas alternativas, entenda, as rotas alternativas que tenham sido estudadas. Essa comparação não deve se limitar só ao nível de 65 decibéis DNL, ela deve ir ao nível de 50 ou 55 DNL e a justificativa disso vou falar mais adiante, usando o slide seguinte. E nessa comparação também é preciso levar em conta o terreno de toda área do entorno do aeroporto, tanto áreas edificadas quanto parques, para considerar a reflexão e absorção no sentido de buscar a representação o mais próximo possível do ruído real.

Outro ponto importante do trabalho do técnico é analisar o monitoramento do ruído aeronáutico, que, como já foi destacado, nós tivemos aí uma situação muito detalhada sobre esse monitoramento. E dados que precisam ser incluídos do trabalho do grupo técnico.

Um terceiro ponto é analisar os usos do solo para saber quantas pessoas são e serão afetadas em cada opção.

Fig. 41



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/PC/AL/2022/00581A

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA



Até vou abrir um "parêntese" aqui e vejam só, se não tivesse havido mudanças de rota, para o aeroporto de Congonhas, a pauta da CGRA seria diferente. Nós temos uma pauta que necessariamente está alinhando com prioridade para esse tema.

Ainda dentro do grupo técnico é preciso discutir a questão ruído em áreas novas versus a redução de ruído em áreas antigas, com toda a complexidade da questão.

E, por fim, como parte desse trabalho, cabe estudar se há possibilidade de ajuste das rotas, sem prejuízo aos objetivos do projeto TMA SP NEO esses objetivos do projeto estão apresentados nesse outro slide e trazido na CGRA na reunião de 07 de outubro do ano passado, se não me engano, pelo próprio DECEA.

E os objetivos incluem o aumento da capacidade aérea da TMA SP NEO garantindo uma capacidade de ao menos 10% superior à demanda prevista no decorrer dos próximos 10 anos, a partir da implantação do projeto TMA SP NEO. E por que esse aumento de capacidade objetivo? Porque São Paulo vai continuar se desenvolvendo e essa capacidade precisa aumentar.

E os outros objetivos que estão indicados aí, redução de espera, redução de atrasos e redução de carga de trabalho, esses objetivos oficiais do projeto, não podem ser desconsiderados.

No entendimento da SAC com relação aos níveis de ruído de 50 e 55 decibéis DNL. Essas referências que aí estão na tela já foram apresentadas pela SAC numa reunião anterior da CGRA. Elas estão sendo trazidas novamente porque é importante levar em conta que em nível de 65 decibéis DNL que é o nível oficial dos Planos de Zoneamento de Ruído não representa todo o incômodo para a população, conforme já está reconhecido tanto nos Estados Unidos quanto na Europa, e essas referências indicam isso.

Então a norma que nós temos hoje, fala das 65db no limite do PEZR, mas para a gente tratar do ruído aeronáuticos no âmbito da CGRA, nós precisamos conhecer mais extensamente até onde é esse alcance, não é? Foi o alcance do ruído em 50 e 55 decibéis. Olha, é só para ilustrar um pouco mais essa primeira referência é de 2019.

Estudo da população europeia traz uma monetização do ruído aeronáutico. É a partir do nível de 50 decibéis em faixas de 5 em 5 decibéis. Esse estudo já indica não apenas que o ruído causa incômodo e problemas de saúde. a partir dos 50 decibéis. E traz um parâmetro de monetização desse incômodo e prejuízos à saúde.

Da mesma forma, documento da organização mundial da saúde, publicado em 2018, aponta para o nível de 55 decibéis DNL como o nível mínimo a ser considerado para identificação de problemas a saúde e de incômodo a população. As outras referências estão na mesma linha.

Bom, eu queria voltar para o slide que eu pulei que são os 02 últimos itens da proposta de agenda imediato, que a SAC faz a essa comissão

Primeiro, consolidar que o edital da concessão do Aeroporto de Congonhas estabelece as obrigações de ruído aeronáutico, aliás, como estabelece para todos os outros assuntos, não existe nenhuma

Pág. 42



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSFPCA020202581A

SIGA



SBSPREG202300001A





possibilidade de novo operador deixar de cumprir todas as obrigações que têm em relação ao ruído. Isso está estabelecido claramente no edital de concessão e a gente quer colocar isso na agenda dessa comissão para que nenhuma dúvida reste para a população a respeito disso.

E o segundo ponto é que a gente está trazendo como proposta: comprovar que essas novas famílias Airbus 320 Neo, Boeing 737 MAX e Embraer 190-E2 são menos ruidosas, inclusive na decolagem. Esse ponto está aqui porque em audiência na Câmara Municipal de São Paulo -- eu acompanhei o que ocorreu lá e também a que ocorreu na Assembleia Legislativa do estado -- foram feitas referências de que essa redução de ruído é suposta, não está definido. Não, está confirmado sim. Nesse caso das figuras já estão indicadas aí abaixo, com Fontes oficiais, ensaios oficiais realizados pelos fabricantes e que estão, inclusive, sujeitas a fiscalização governamental. Existe uma redução, no caso do Boeing 737 Max, 40% de ruído e, no caso da Embraer...

Essa é a proposta da SAC vem trazer para a comissão a proposta de uma agenda imediata, ressaltando esse ponto, o ponto número 3, que a CGRA apoie o grupo técnico (GT) - DECEA, SAC, Infraero - de análise da pertinência das reclamações de ruído que deve produzir uma análise aprofundada técnica com todos os dados para mostrar dentro da CGRA qual a situação, ver o estudo, a proposta de ações de mitigação do problema e outra coisa que eu queria acrescentar que é melhor reforçar é que essa ideia do GT vem no sentido de realizar um estudo aprofundado, como foi feito, já foi citado aqui pelo Fued, superintendente de meio ambiente, daquela como foi feito lá no aeroporto Santos Dumont inclusive, com a participação da SAC, da ANAC e do comando da aeronáutica. É para definir uma ação, ações possíveis de mitigação do problema. Era isso.

Muito obrigado.

Cristina:

Informa que em breve será agendada a reunião técnica com o GT, inclusive informa que já houve reunião técnica com a Cetesb.

Fued:

Aproveitando essa fala do Ramos Pinto é pertinente e nós já tínhamos discutido a Infraero formalizou, inclusive oficialmente para os órgãos, tanto DECEA, SAC e ANAC, que a proposição desse GT, pegando como exemplo que nós fizemos lá em Santo Dumont, nós comentamos e a ideia a gente tem uma discussão realmente mais técnica, envolvendo as áreas competentes para que a gente possa trazer alguma proposta um pouco mais objetiva com relação ao problema. Porque o sistema de monitoramento, essas coisas toda a gente já está discutindo aqui já está bem encaminhado. Aí seria exatamente para tratar dessa questão de alternativas procedimentais que nós poderíamos ter junto com os órgãos competentes.

Nesse sentido, vamos tentar trazendo essa informação bem pertinente, é pra gente realmente trabalhar em 2 frentes, digamos assim. Mas com o mesmo objetivo na frente de buscar uma solução, que compatibilize as 2 necessidades: Da atividade operacional e da população.

Pág. 43



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/PCA/022/02581A

SIGA



SBSPREG202300001A





Paulo Sergio Ramos Pinto

Você me permite, desculpe, eu queria só fazer um adendo, queria pedir que a gente, realize a primeira reunião deste grupo técnico, mesmo antes da resposta oficial da SAC ser emitida, até porque na reunião preparatória que nós fizemos, em 11 de maio houve acordo desse trabalho com DECEA e ANAC. Isso é, também com a ANAC, que se colocou à disposição para colaborar neste trabalho, se necessária.

De modo que que a gente já tem condições de realizar a primeira reunião que eu queria fazer esse pedido e eu queria aproveitar mais uma vez para pedir a prefeitura municipal de São Paulo que considere a participação nesse trabalho para poder colaborar conosco na análise dos usos do solo, das várias rotas alternativas, no sentido de buscar calcular quantas pessoas são e serão afetadas em cada alternativa, porque isso é um indicador.

Eu até esqueci de destacar, mas vou fazer agora. Isso é um indicador perfeitamente alinhado com organização de aviação civil internacional, que indicador que eu estou falando? Número de pessoas afetadas pelo ruído. esse é um indicador objetivo que a organização da aviação civil Internacional recomenda, orienta e que a própria FAA também usa.

1º Ten. Paulo Almeida CRCEA-SE

Boa tarde a todos.

Não vou me prolongar. Eu sei que tem bastante pessoa para falar.

Alguns apontamentos que eu acho que é extremamente importante a gente reiterar: primeiro, em relação à questão da transparência. O DECEA sempre foi muito transparente nas ações.

Gostaria de exemplificar a questão do Projeto TMA SP NEO. Foi uma reestruturação das rotas. Quando a gente fala de terminal São Paulo, a gente não está falando de Congonhas. A gente está falando de uma área em toda a região metropolitana de São Paulo, que envolve os aeroportos principais do Brasil, Guarulhos, Campinas, Congonhas, Campo de Marte.

A gente está falando de uma reestruturação que envolve todo esse cenário, muito bem apontado pelo Ramos Pinto, que os aspectos que foram considerados nessa estruturação não levam apenas alguns pontos.

A gente pode evidenciar, por exemplo, a questão de segurança. a questão da quantidade de voos no espaço aéreo, no entorno de São Paulo é gigantesco. Isso envolve uma questão de segurança operacional. Então quando a gente falava na necessidade de aumento de capacidade do espaço aéreo, foi justamente porque é isso. Está diretamente ligado à segurança, segurança das operações aéreas, e então diminuir o número de esperas, número de atraso em voo enfim, rotas mais diretas com o objetivo de consumir menos combustível, emitir menos CO2. São aspectos que são considerados e em cima disso, foi sim divulgado essa informação para a imprensa, inclusive no próprio site do DECEA. Sempre foi divulgado que o projeto do TMA SP NEO estava entrando em vigor, inclusive, no dia da mudança, em 20 de maio.

Fig. 44



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/SP/CA/2022/02581A

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA



A imprensa foi convidada para participar e divulgar essa informação, inclusive teve matéria na televisão sobre isso. Então só para deixar claro que em nenhum momento as ações do DECEA, em cima da reestruturação da TMA SP NEO foi feito às escuras, às escondidas, de forma sigilosa.

Qualquer um que quiser procurar essa informação na internet vai ver que em diversas órgãos de imprensa foi divulgado essa informação, tá? Então só para deixar claro que de forma nenhuma o DECEA implementou essas mudanças que foram efetivadas de forma sigilosa ou as escondidas.

Outra questão muito importante que foi até citado pelo Ramos Pinto, essa questão de grupos de trabalho e o Fued também é pontual. A gente precisa de dados de informações técnicas para a gente tomar decisões e a gente está falando de uma questão muito complexa, que envolve espaço aéreo, segurança operacional, enfim.

Todas as ações devem ser pautadas em dados técnicos. A gente não consegue implementar uma mudança do dia para noite em cima de uma rota aérea, né? É assim, foi feito na terminal São Paulo Neo, teve um estudo muito grande durante anos para aí sim ser implementado, então assim, não são mudanças que ocorrem após essa reunião e amanhã algumas rotas vão ser alteradas.

O tráfego aéreo é um cenário muito complexo. A gente está falando de uma interação muito grande entre o aeroporto de Congonhas, aeroporto de Guarulhos, entre Campos de Marte, um pouco mais ao norte Campinas. E quando a gente falou de reestruturação das rotas, todos esses aeródromos foram levados em consideração.

É importante também é salientar outra questão também, o DECEA esteve disposto a participar e tentar colaborar no que cabe a ele. Então a Cristina sabe muito bem disso. A gente, em todas as vezes que a gente foi chamado para participar da CGRA, a gente, nenhum momento neque ou não participou ou falou que iria participar e não esteve presente, muito pelo contrário, até porque a gente entende que temos um papel muito importante nesse grupo, né? A gente não é membro permanente, mas sempre fizemos questão de estar presente, porque a gente sabe que a gente tem um papel também dentro desse grupo.

Em nenhum momento a gente foi omissivo nessa questão e assim já foi falado até em reuniões passadas que as rotas não são imutáveis, mas a gente precisa de parâmetros de informações técnicas. Mas entre todos os envolvidos, não só Infraero, não só ANAC não só a prefeitura, comunidade, empresas aéreas, porque a gente sabe que qualquer tipo de mudança, como foi pontuado ali pelo senhor Gilberto tem consequências. as mudanças não podem ser feitas pensando apenas na opinião de determinada pessoa ou determinado ente que está sofrendo. De repente, com o cenário atual, tem que ser uma discussão sempre em CDM, para que a gente consiga aprimorar o que é possível aprimorar, enfim, analisar as informações que estão sendo reportados. Os apontamentos que eu queria fazer são esses. Obrigado.

Pág. 45



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/PC/A0202026581A

SIGA



SBS/PC/A0202026581A

SIGA



Cristina:
agradece o ten. Almeida e confirma que o DECEA sempre esteve presente quando solicitado pela CGRA.

Bianca:

Boa tarde, Cristina, eu agradeço o convite. Sou moradora de Moema desde 2005, eu vim mais, por causa do hospital, que eu sou médica e trabalho no hospital.

E aí quando eu comprei um imóvel, tinha uma coisa bem estabelecida, que era a rota. Inclusive, se eu quisesse morar na rota, o preço era menor e o outro valor era maior. Eu optei por pagar um valor maior para ficar fora da rota aérea.

Enfim, foram anos muito tranquilos. Eu só me lembrava de Congonhas quando eu tinha que ir para o Rio Grande do Sul.

Porém, agora, 2022 a gente está vivendo um verdadeiro inferno. Eu não só moro aqui como tenho um consultório. Várias vezes, eu tenho que parar consulta para deixar passar o avião.

Então, assim, a coisa está bem difícil, diferente do que foi falado aí eu sou moradora de Moema, mas não estou acostumada porque o avião não passava realmente aqui na nessa região.

E agora está sendo uma coisa bem difícil de ouvir o barulho. Eu quero só fazer um relato em relação às reclamações, aquele formulário. Eu acho que ele é pouco divulgado. Eu converso com muita gente aqui do bairro, tendo muito paciente, muita gente incomodada, então não é real esse número de incômodos. Ele é maior ainda e muita gente desconhece esse formulário de reclamações.

E além de tudo, esse formulário, ele manda o meu protocolo para outros e-mails de colegas, então ele está precisando ser revisto. Então eu acho que o número de gente incomodado é muito maior. É muito maior, com certeza. E ele não é divulgado na mídia, o pessoal desconhece esse formulário de reclamações. Então o que eu digo assim está bem difícil viver aqui em Moema, gente, tem 2 opções aqui que eu penso, é mudar ou encher de janela antirruído, mas as janelas antirruído são bastante caras, né? Até queria saber se há uma proposta imediata para contornar esse transtorno dos moradores aqui, porque foi uma coisa que é assim, um dia você abre a janela e ouve o avião passando do lado da tua janela, então está bem difícil. Não houve uma comunicação, a gente aqui do bairro ficou, eu fiquei sabendo pela associação, nunca vi nada na mídia sobre essa mudança, só uma pessoa antenada. Eu fiquei sabendo pela associação do bairro de moradores.

E assim, o meu relato é um relato bem assim, leigo, não sou técnica nisso, eu sou médica. Eu poderia falar aqui do aumento do cortisol causado pelo estresse, que está dando aqui na população. Mas assim eu quero saber de imediato uma medida para a gente contornar, eu acho que a gente precisa dessa resposta assim de imediato, que está realmente difícil. Muita gente já está falando em mudança do bairro, porque não está dando mesmo para aguentar. Essa terça-feira, eu pensei que era a terceira guerra mundial, começando de tanto, e é um atrás do outro. Eles não estão dando poucos minutos de intervalo.

Fig. 46



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/SP/CA/02/2022/0581A

SIGA



SBS/SP/REG/2023/00001A

SIGA



Bom, essa era mais para fazer um relato de morador de Moema, que não tinha problema até esse ano e saber desse desequilíbrio imobiliário que a gente fala, mesmo que a gente pagava um preço bem maior pelo imóvel e hoje toda manhã é uma rota aérea, está é basicamente isso aí.

Obrigada Cristina pelo convite.

Cristina:

Bianca, obrigada, tem algumas informações: Uma é que a gente nunca tinha recebido informação do erro do site da Infraero, a gente vai verificar porque é estranho você fazer a reclamação e o protocolo e resposta parar no e-mail de outra pessoa.

Outra questão: não tem ação de colocar janela anti-ruído no momento, o DECEA solicitou dados para estudar novas ações em relação as ratas, propor uma alteração temos que mostrar dados, então é isso que a gente está fazendo em relação ao monitoramento de ruído.

A Infraero não tem a competência na circulação aérea, quem tem é o DECEA, presente aqui. o Tenente Paulo Almeida, que acabou de falar sobre a divulgação da mudança de rota teve uma divulgação que não chegou a contento. De repente não chegou no número de pessoas suficientes. em relação à reclamação de ruído, está no site da Infraero. A gente pode verificar o que fazer também para melhorar, mas qualquer pessoa que entre no site da Infraero vai ver que tem um canal ali de comunicação, de ruído, mas a gente vai pensar também no que pode fazer para melhorar.

Bianca:

É nosso destino, eu te falo como moradora aqui do bairro. A maioria desconhece. Eu ensino muita gente a entrar, entender se o pessoal não conhece esse canal de atendimento e eu acho que, por exemplo, eu já mandei reclamação para o DECEA. Eles me encaminharam para vocês. Então, pessoal, meio que nos joga.

Cristina: O que acontece é que a comissão de gerenciamento do ruído aeronáutico é responsável pelas reclamações do ruído aeronáutico. Muitas vezes o meu e-mail é passado, mas ele é apenas mais um canal de reclamação. Temos o canal de reclamação de ruído no site da Infraero.

Bianca, de fato, existem 2 linhas de pensamento da população. Quem já recebia o ruído aeronáutico, como Edvaldo, que mora ali no Jabaquara, já está nessa luta há muitos anos, batalhando por janela, anti-ruído, com fundo para mitigação do problema com a questão do tratamento acústico e tem a população que tem a novidade em relação ao ruído, que entende que a cidade e o aeroporto cresçam em harmonia. A gente aqui tem que tratar não de forma individual. A gente tem que tratar de ações mitigadoras que atenda toda a cidade. É difícil, são vários órgãos responsáveis. Como o Ramos Pinto propôs aqui faremos grupo de trabalho técnico, com os órgãos competentes. a gente vai agendar de

Pág. 47



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SIGA





forma rápida para conseguir avançar enquanto a Infraero estiver operando no aeroporto. Depois vai ficar com a Aena, mas toda a transição operacional, todo esse trabalho vai ser passado para ela. Inclusive, a gente convidou a Aena para essa reunião hoje e que não achou pertinente a presença por ainda não ter assinado contrato.

Então, assim, a Senhora também fique à vontade para entrar em contato sempre que tiver.

Walter:

Está ok, obrigado mais uma vez, eu só queria dar um passo atrás aqui até para ver se você pode me responder. Vou até o Fued, que fez uma expressão meio estranha quando eu falei da pavimentação do caminho para o DECEA, que é o seguinte: primeira, pegando o gancho do Ramos, Pinto agora de que em torno do aeroporto não são 500 m do limite do aeroporto, mas todos os lugares que são impactados pelos voos.

Retornamos então, aí o projeto São Paulo Neo modificou o entorno do aeroporto de uma forma autoritária, arbitrária, sem nenhuma consulta com a população atingida, sendo que todo mundo sabe que tem problemas de saúde relacionadas aos decibéis e simplesmente resolveram. Vamos espalhar o problema de saúde onde nunca teve sem questionar ninguém?

Afinal de contas, foi colocado muito bem aqui, para que eu vou perguntar? Para quem vai ser atingido, se eles vão falar que não? Chega a ser sarcástico.

Eu queria dar este passo anterior para perguntar para você e para o Fued o seguinte. A primeira coisa que eu ouvi quando eu vi pela primeira reunião do CGRA depois do caos instaurado, foi o problema não é nosso da Infraero. O problema não é nosso, da ANAC. Quem muda rota é o DECEA.

Aí eu como analista peguei todos os dados e fiz o quê? Bom. É, mudaram o nível de decibéis por uso de solo da cidade. Aí a segunda coisa que eu ouvi no CGRA o uso de solo da cidade, a prerrogativa é exclusiva da prefeitura. A gente não tem nada a ver com isso.

Bom, pesquisando mais. Eu fui lá, descobri na prefeitura que eles não autorizaram mudança nenhuma. Aí a vai a minha pergunta para o Fued e para você, se por acaso que vocês ficam assim, né? A Infraero não tem nada a ver o DECEA, que mudou a rota. Se por acaso a Infraero não tivesse mudado os níveis de ruído por uso de solo no PEZR 2019 e isso não fosse sacramentado pela ANAC.

Por aí que eu falei para o Fued é um planejamento estratégico. Seria possível para o DECEA mudar as rotas no entorno do aeroporto para onde nunca foi espalhar problemas. seria possível para o DECEA fazer essa mudança sem este aval anterior da Infraero, abençoado pela ANAC ou não, ou é um erro meu estratégico análise?

FUED:

É como eu comentei. Administrador aeroportuário não faz intervenção sobre os procedimentos e isso se aplica não só a Infraero, mas todos os demais.

Pág. 48



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSFCAI0020202581A

SIGA



SBSPREG202300001A





No passado, a Infraero até chegou ter a parte de navegação aérea, mas logo no início do governo atual, isso foi desmembrada.

Toda Aérea, que inclusive fazia controle de tráfego aéreo foi tirada da Infraero, então hoje a gente se comporta como qualquer outro administrador aeroportuário. Então essa discussão com relação à adoção de procedimentos, como eu comentei, fica uma discussão muito mais voltada para o espaço aéreo, navegação aérea e aí nós temos o departamento de controle do espaço aéreo, as companhias aéreas que discutem, quais os procedimentos e estabelece isso. Por mais que a gente queira, o aeroporto, não tem competência para determinar se aquela rota está mais ou menos adequada do ponto de vista operacional. O que nós podemos fazer é o que nós estamos tentando fazer aqui agora, trazer essas demandas, levar isso para o DECEA e estudar tecnicamente, de uma proposição de encaminhamento.

Então a gente não tem essa competência. Por mais que a gente estabeleça o planejamento de ruído, ele é um instrumento que é construído a partir das rotas estabelecidas, né? O que a gente precisa ainda aí tem uma série discussão para evoluir, a exemplo dos países fora, da Europa, nos Estados Unidos, a gente de fato talvez tenha que melhorar a nossa política com relação à temática de ruído, mas isso é uma questão que vai muito mais além desse fórum, né? Então, assim.

Em nenhum momento a gente se colocou contra, com qualquer encaminhamento com relação a esse tema, mas de fato a gente tem um limite de competência. Não é estabelecido não.

Walter

Desculpa, é que eu acho que você não está me respondendo.

FJ

Fuad Abrao Junior34:33

Não. Então me faça pergunta de forma objetiva que eu tento responder.

C

Walter

Nós estamos estabelecendo diante de rotas já existentes, não é verdade? As rotas foram mudadas.

A minha pergunta é, seria possível essa mudança de rotas?

Sem que lá no PEZR de 2019 tivesse escrito lá, na última página o seguinte, pela Infraero, abençoado pela ANAC. Além das alterações nos limites territoriais das curvas de ruído em relação ao PEZR anterior, observe que as mudanças significativas ocorreram nas restrições ao uso de solo contidas neste novo PEZR 2019, especialmente com referência aos usos residenciais, permanentes e temporários educacionais, serviços de saúde, igreja, auditório, Salas de concerto, templos, enfim.

Teatros em empreendimentos equivalentes, usos anteriormente proibidos nas áreas de 65 decibéis ou mais, embora sujeitos da eventual liberação federal.

A minha pergunta é.

Se a Infraero não tivesse feito isso lá no PEZR 2019, abençoado pela ANAC, o DECEA poderia ter feito, essa mudança?

Paula

Walter, deixa eu te explicar por que eu acho que eu ainda não fui clara até agora no que eu falei. O PEZR é um retrato da situação. Essa observação está comparando a 1141 a legislação antiga com RBAC 161. A legislação nova, ela está comparando as 2 legislações, ela não é uma porta aberta para uma mudança futura, ela está acompanhando as 2 legislações existentes.

O que o DECEA fez é o único responsável

Pág. 49



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSF-CAU0020202561A

SIGA



SBSFREG202300001A



Assinado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 20/01/2023 às 10:36:48 e CARLOS HAROLDO NOVAK - 20/01/2023 às 12:19:53.
Documento Nº: 2693135-1537 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2693135-1537>

SIGA



Walter:
Mas calma, vocês mudaram ou não mudaram o nível de decibéis de ruídos para uso de solo?

Paula:
sim o DECEA pode alterar.

Walter Costa (Convidado)37:18

Eu tenho um documento em mãos que é o relatório do PEZR 2019. Não vou entrar em discussão. Paula, eu tenho um documento oficial que é o relatório do PEZR 2019, na última página, que é onde se abre caminho para o TMA São Paulo. é colocado houve mudanças drásticas. É uma outra palavra que vocês usam no uso de solo. É limites de decibéis por uso de solo.

Paula
Leia, por favor. A portaria 1141, antiga do DECEA, é aqui a última portaria que tratava da questão de ruído. Essa comparação, essa afirmação é comparando a portaria 1141. RBAC 161 é um membro é comparando PEZR de 1984, que foi o que eu falei de 1999 e de 2019.

Essas são as duas diferenças. não é prerrogativa para abertura nenhuma e depois a competência de rota aérea é exclusiva do DECEA, independente da existência do PEZR 2019. Eles podem fazer o que eles quiserem na malha aérea. A gente não tem interferência nenhuma. Se não existe o PEZR 2019 eles poderiam ter feito do mesmo jeito. Essa. Essa é a resposta da sua pergunta.

Walter Costa (Convidado)38:49

A prefeitura não dará nenhuma colaboração enquanto não for aprovado o novo Plano Diretor.

Ou seja, está me dizendo o seguinte o DECEA pode, à revelia da prefeitura, revelar da população da cidade, à revelia da saúde pública, à revelia de leis de proteção ambiental. Eles podem fazer o que eles quiserem?

Paula

É questão de segurança nacional.

Era questão de rota, questão de segurança de voo e pensar em segurança nacional e a competência exclusiva do DECEA.

Walter

Pág. 50



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/PCA/0202020581A

SIGA



SBSPREG202300001A





Está bom, é isso que eu quero saber. Então vocês, aquela questão de se mudarem, uso de sala, não teve nada a ver com o TMA São Paulo.

Vocês são inocentes, e o DECEA é culpado por tudo que está trazendo todo mundo aqui.

Fued

Walter, acho que até a sua opinião ela se contraria de alguma maneira, porque, certo, modo o que está se discutindo aqui até então foi modificação de procedimento e se a Infraero não tem competência para tratar modificação de procedimento, a quem eu devo recorrer? Quem que é o competente para isso? É Infraero? Então, a gente está entendendo o seguinte, não é qualquer coisa, a legislação nacional.

As competências são do comando aeronáutica, então a Infraero não cabe aqui. Isso pode repercutir em qualquer estado, em qualquer aeroporto, né? Existe limite de competência. Não é que é qualquer coisa, parte, de qualquer maneira, não o DECEA está seguindo estritamente o que está devidamente legalizado.

Outras leis aplicáveis que eu quero dizer é o que nós estamos tentando dizer para vocês é dizer, PEZR é uma coisa, Navegação aérea outra, a gente extrai as informações de navegação aérea com relação a procedimentos para tentar se projetar no espaço urbano. As curvas de ruído

Agora não é uma questão que a gente tem que aqui definir. Se o DECEA pode ou não pode, ele pode, tanto é que fez. Então a questão é essa? A questão é que nós temos um dado, um fato concretizado e que nós estamos aqui buscando um encaminhamento.

Então a gente não precisa ficar voltando a retórica dessa discussão que nós precisamos fazer agora é dar encaminhamento, vamos implantar o sistema de monitoramento. Você fez a sua gestão com relação Ibirapuera, vamos considerar isso hoje já foi colocado aqui a proposta de um grupo de trabalho técnico envolvendo é ANAC, DECEA, INFRAERO, para discutir esse assunto. Então é isso que a gente tem que focar.

Eu acho o seguinte é avançar numa discussão sábia. O que foi feito foi feito. O que nós estamos tentando fazer agora é achar um bom caminho, que atenda às necessidades da população. Aquilo que você está colocando também e que também como Ramos Pinto colocou ter de compatibilizar com todo esse procedimento que já foi estudado em relação a TMA Neo.

Então eu acho que a gente tem que olhar para frente. É claro que nós temos uma realidade que precisa ser resolvida.

Só que assim ficar nessa disputa de ano passado poderia ter sido feito. O PEZR pode? Eu acho que isso, talvez ele não agregue para nossa discussão, Walter.

Walter

eu entendo e concordo completamente com você. A única coisa que eu quero colocar é o seguinte, era tentativa de um entendimento do cidadão, porque nós tivemos as 10 meses atrás tivemos um desastre ambiental e humano na cidade de São Paulo.

E eu só queria entender, como é que esse desastre se deu?

Pág. 51



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SIGA



SIGA



Como alguém disse aqui, quem foi a mente brilhante que "sentou" ali e resolveu, olha, vamos mudar o âmbito do entorno do aeroporto, vamos quebrar um equilíbrio de 80 anos. E dane-se a população. Quer dizer, só queria entender.

Até porque o fórum aqui é com a Infraero. O primeiro lugar que eu liguei lá no dia primeiro de janeiro foi para a Infraero, no aeroporto de Congonhas. E a minha resposta foi, nada mudou. Então desculpa. Eu entendo que a gente tem que dar passos à frente, só que eu acho que para dar passos à frente, a gente tem que ter um conhecimento claro do que aconteceu e como aconteceu.

Porque a partir do momento em que vocês me passam como cidadão, otha o DECEA pode fazer o que eles quiserem.

Eu me sinto como cidadão, meio impotente.

Fued

tem que fazer aquilo que está coberto na legislação da obrigação e competência legal que é estabelecida para eles.

Walter

Mas não entendi, por isso que eu que eu acho que já falei com a Cristina: que a única saída que você está me colocando e eu já tinha colocado antes é a justiça. Já que eles estão seguindo a lei.

a justiça ambiental no Brasil é muito mais sofisticada até do que a justiça para o ser humano, para o cidadão brasileiro, é o apelar para a justiça para conseguir salvar e aqui eu volto a dizer do que me traz aqui um bioma tão importante, de uma área verde que talvez seja mais importante do estado de São Paulo: o Parque Ibirapuera.

Como cidadão, me parece que as reclamações não têm muito eco. Porque o que está em jogo são critérios técnicos e econômicos. O os critérios humanos e ambientais não estão na equação.

Cristina:

Walter, o desenho da CGRA de Congonhas quem faz é a Infraero. Então, o que que a gente faz? A gente chama todos os órgãos, inclusive a Cetesb, que é quem licencia o aeroporto. Se a Cetesb cobrar no licenciamento ambiental um estudo de fauna no Ibirapuera será feito. Até O Presente momento não tivemos esse tipo de cobrança.

O assunto é complexo e todos os órgãos aqui presentes tem competências limitadas. De fato, tem que evoluir também a legislação, o RBAC 161 de uma forma que a gente consiga alinhar, porque a grande verdade é que todos os órgãos competentes têm que se prontificar a fazer.

Pág. 52



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SIGA





A Infraero não tem competência sozinha, não manda em ninguém. Aqui a gente só pode propor melhorias. A população pode propor melhorias, isso tudo vai estar registrado em ata.

Walter:

*eu entendi
daqui 1 mês, 2 ou 3, nem você vai estar aí e nem o Fued, aparentemente, porque o aeroporto foi passado para outras mãos. A Infraero não vai estar mais aí. voltamos ao zero?*

É só isso que eu quero saber.

Fued:

É por isso, Walter, que aí eu coloquei aquela palavra que é o seguinte, dentro do âmbito ainda da Infraero, até o limite que a gente permanecer no aeroporto, vamos fazer o máximo. Vamos realizar todos os encaminhamentos, implementar o sistema de monitoramento, fazer essa discussão técnica do grupo dedicado para discutir tecnicamente a questão de procedimento. Vamos fazer o máximo, é esse o nosso compromisso, porque depois assume um novo operador. É uma nova lógica com ele, mas a ideia é a gente tentar, até nesse processo de transição, de manter esse mesmo fluxo e fazer uma transição com eles também já com a participação deles. Inclusive, nós chegamos a fazer um convite para essa reunião. Então, a ideia não é simplesmente abandonar, vai ter um processo de transição operacional e dentro desse processo de transição operacional, a gente coloca todo mundo de novo e apresenta todo mundo e vamos manter a mesma linha das tratativas, como a gente está fazendo aqui agora.

Além de manter a transparência de manter a comunicação e de apoiar nesse processo de transição, é já com Aena, enfim, pra gente poder manter o mesmo tom e a gente sabe que algumas coisas infelizmente a gente não vai conseguir fazer ainda nessa gestão, mas aí já fica um bom encaminhamento da acho que a ideia é essa

EDWALDO:

Eu queria agradecer.

Nessas reuniões, como eu já disse para todas, e eu não consigo ouvir mais falar de problema do aeroporto, porque a impressão que tem que todos sabem, né?

Mas quando eu vejo uma hierarquia do governo, com racionalidade me deixa muito alegre. Eu já estive no governo por 16 anos, né? Então, o que faz funcionar mesmo é a vontade de servir Povo, né? E dentro dessa vontade de uma racionalidade, eu lembro que o Ramos Pinto falou, me permita tirar um pouco o protocolo, porque eu não gosto muito, viu?

Eu me lembro que na reunião do CGRA ele falou de uma questão muito interessante. Ora, se as entidades, estão aqui reclamando do problema da mudança de rota, reclamando de ruído ambiental a SAC pode pedir ao DECEA isto de um novo formato aqui.

É está lá escrito na ata, inclusive, é hierarquia do governo. A SAC faz a política de o governo e os demais agentes são executores.

O que é? Que posição ele fala? Ele fala do grupo, pá, esse grupo é fantástico.

Pág. 53



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBSIFCA0202202581A

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA



A única coisa que eu gostaria é que ele incluísse um representante dos moradores afetados porque, veja bem, nós temos um governo, temos a operadora, temos avião poluidor. Temos uma empresa aérea do lado e cabe aí, eu sou presidente de uma comissão de trabalho decente do governo do Estado de São Paulo, que é o tripartismo, né? Então, lá nós, então os 3 partes, governo, patrão e os empregados aqui eu vejo tripartismo vejo o governo.

Os operadores tô vendo aí. A associação da comercial estou vendo você entendeu? E cabe perfeitamente. A base afetada? Ter neste grupo um representante.

É um Balanço, me permita esta essa avaliação e desde já gostaria que o Ramos Pinto considerasse. Uma indicação dos representantes dos afetados. Moradores afetados, além de afetados, é um termo que está muito em voga agora na área de vida ambiental na Europa e nos Estados Unidos. Né? Então, fica aí a minha colocação, não é? É uma outra observação, viu Fued? E que a gente vê muita contradição, muita, muita fricção na discussão é que o governo tem uma visão. Pelo menos é o que passa pro lado de cá. Uma visão econômica que não está toda totalmente errada, uma visão econômica de rentabilizar e potencializar é aquele negócio todo. Nós moradores, que que somos afetados por essa potencialização é, nós enxergamos com a visão humana.

Para que serve o mundo se não tem gente, né? Para que serve as empresas aéreas se não tem passageiro? Eu falei isso da prefeitura ontem, ora para que serve a prefeitura se os municípios estão ficando doentes e vão morrer? Digamos que isso vire uma Praça, né? Então, nós do lado de cá, temos uma visão humanista e do lado de lá tem uma visão econômica. Não estou dizendo que estão errados. Eu só tentando dar peso na vida, eu estou falando muita coisa. Temos que encontrar um equilíbrio. Eu, eu me sinto as vezes, ontem a pedir licença ao Walter, embora é entendo a agonia dele. Eu fico chateado quando eu vejo alguém levando um representante do governo na parede, porque eu conheço os limites deles também. Fico chateado quando o cara da pessoa do governo trata passa para o lado de cá alguma frieza, né? Nós somos vida, pô. Veja bem, Cristina, você gerencia um problema e mora debaixo dele. Então, Ramos Pinto, parabéns mais uma vez. Veja com carinho tripartido nesse grupo técnico.

Na realidade já terminei porque eu só queria fazer isso ontem, viu Cristina? Mais precisamente, eu gostaria que você tivesse na reunião lá da SMUL.

Olha, é um retrato desta reunião aqui. Não tem nada diferente, ninguém fala com ninguém. Sabe qual é a colocação da prefeitura? Foi preciso que eu desmentisse o Secretário, por acaso, o Secretário foi meu amigo de governo, né? Meu colega de governo foi obrigado a desmentir a Secretária porque eles disseram que não estavam sabendo de nada, que eles precisam exatamente dessas medições que você está fazendo para que eles comecem a se mexer, porque qual conta uma história qualquer que eles não estão sabendo de nada?

Pág. 54



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/SPCA/02/2022/02581A

SIGA



SBS/SPREG/2023/00001A

SIGA



Eu disse para ele, olha, isso não é verdade. A Secretaria está se omitindo. Eu tenho 3 atas aqui que o DECEA convocou a prefeitura para discutir esse tema. De pese esse negócio todo e vocês deram um WO, vocês não foram lá.

Então eu fiz um acordo com eles. A proposta é que a gente criasse uma comissão integradora onde tivesse todos os agentes Cetesb, DECEA, todo esse conjunto de pessoas determinantes. É só você falar, olha, qual é o problema? Os moradores: é esse. Vamos seguir esse caminho. Tem caminho que dá, tem caminho que não dá, né? Não se agrada todo mundo. Você entendeu? Bom Ramos Pinto Eu queria então finalizar, pense com carinho no que eu estou pensando.

Paulo Sergio Ramos Pinto:

Então é eu vou responder. Edvaldo, é, se for autorizado aqui pela Cristina, posso responder logo agora posso, né?

Veja só, acho que é importante ressaltar o seguinte, esse grupo técnico, ele tem uma finalidade, que é analisar a pertinência das reclamações de ruído com profundidade e de maneira técnica, produzindo relatórios, que mostre essa análise.

Inclusive, lembrando que eu apresentei aí como proposta de agenda imediata para a comissão. É esse estudo, todos os estudos que esse grupo técnico venha a realizar. Eles serão levados a CGRA e serão apresentados.

então eu entendo que a sua proposta é no sentido de ter um membro das associações de moradores participando do grupo técnico. É, eu não vejo nenhuma dificuldade nisso ser realizado no meu ponto de vista, mas é importante que fique claro o seguinte, que a Infraero fez o convite da constituição do grupo técnicos e a responsabilidade por norma dessa análise de pertinência é do operador do aeroporto.

E a Infraero fez um convite à participação do DECEA e a participação da SAC e a participação da ANAC está certo?

Mas eu acho que, de um jeito ou de outro, com a participação de um representante das associações de moradores de efetivamente, teria que ser um participante, penso eu, que pudesse dar uma contribuição técnica, de análise técnica aos problemas, né? Com essa participação ou mesmo sem essa participação, é o resultado dos trabalhos no grupo técnico. Ele vai levar a CGRA porque é a comissão de gerenciamento de ruído aeronáutico, estabelecido pelo regulamento federal, então todo toda a discussão acerca de ruído aeronáutico, ela tem que acontecer dentro da CGRA para que a gente cumpra o regulamento e cumpra as leis.

E outro ponto importante que eu queria ressaltar, Edvaldo é o seguinte, a política nacional de aviação civil é uma decisão de governo, é um decreto de 2009 e consta lá a proteção ao meio ambiente e a atenção especial à questão do ruído aeronáutico, entre outros temas, né? É como e ações estratégicas definidas pelo governo essa política, que precisa ser cumprida pelo próprio governo, precisa ser cumprida pelas pelos municípios, pelos estados, precisa ser cumprida pelo operador do aeroporto,

Pág. 55



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/SP/CAU/2022/0581A

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA



Mas isso não estabelece uma hierarquia entre a Secretaria de Aviação Civil e o DECEA. O DECEA não faz parte do Ministério da Infraestrutura, faz parte do Ministério da Defesa. Ele tem competência estabelecidas em leis.

E ele cumpre as competências que estão estabelecidas com autonomia. Isso também foi ressaltado na apresentação de hoje. Tanto Infraero, que é um operador, é uma empresa pública. Em breve vai ser Aena Brasil e, enfim, é uma empresa, não tem nenhum caráter público brasileiro. Mas é a ANAC como agência de Estado, órgão de Estado acima de governo, a SAC como órgão de governo. E o DECEA também como um órgão de Estado e dentro do governo, né? Eles atuam de maneira autônoma, não atuam sob subordinação nenhum em relação aos outros. O governo, a gente sabe. Governo faz políticas públicas e ao fazer uma política pública é uma ação estritamente política, por isso é muito importante a participação de São Paulo através do poder público municipal, nessa discussão é, eu acho que os representantes da prefeitura municipal de São Paulo tiveram que sair antes desse horário, não é? Mas a gente precisa ter a participação deles nessa discussão técnica.

O problema do ruído no entorno do aeroporto é uma coisa importante para a ANAC, que é uma agência de Estado. Ela tem a competência da regulação técnica e da fiscalização, mas ela também se subordina, é claro as políticas públicas governamentais.

Cristina
A gente vai desenhar o GT e vamos informar todos sobre o desenvolvimento das questões da CGRA e problemas colocados

Edwaldo informa que o SMUL entende que aeroporto é militar.

Cristina informa que o município sempre foi envolvido, inclusive com palestras sobre o PEZR e há diversos documentos oficiais.

Gilberto:
vou começar com uma fala do Ramos Pinto, quando ele fala que o DNL 65.
É inadequado para análise para medir o incômodo, né? Medir o impacto de ruído aeronáutica está muito bem caracterizado aqui na fala dos representantes das comunidades que estão sobre os aviões
A gente sabe que um sobrevoo incomoda muita gente, é, e aí eu volto a perguntar, vamos botar uma estação de monitoramento em no meio do Ibirapuera?
É, eu já falei para Cristina e ir até um certo contrassenso... eu sou um apaixonado por essa área, é uma das coisas que eu costumo repetir e me perdoa, Fued, mas medir o ruído aeronáutica não serve para nada.
Importante é saber por onde as aeronaves estão passando. A gente sabe o barulho que cada avião faz, então eu não preciso medir para saber qual barulho porque eu já sei qual é o barulho que a gente faz, com uma incerteza muito pequena, tá? Então se eu sei por onde o avião passa, se eu sei quantos aviões passam num determinado local eu sei qual o impacto criado. Então se eu botar uma estação no Ibirapuera, provavelmente vai medir algo entre 2 e 4000 voos no ano que vão sobrevoar o Ibirapuera.

Agora, quantos voos configuram um crime ambiental? Eu não sei te dizer. Um voo é um crime ambiental? 2 voos são um crime ambiental? Aí a gente tem que trazer o pessoal da secretaria do verde e meio

Fig. 56



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644756-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644756-2426>



SBS/PC/02/2020/2581A

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA



ambiente. tem que trazer o pessoal da Cetesb, quer dizer uma área protegida, que tem um sobrevoos e tantos mil pés ou tantos 1000 centenas de metros. Qual é o impacto disso numa área verde protegida, né?

Walter

Posso te adiantar? Gilberto? São aparentes que você tem o despejo de combustível, tudo, tudo que já está sendo estudado pela própria justiça, não no parâmetro do meio ambiente, então.

3 voos o efeito cumulativo das 2, ou 3000, aí é um número que você está jogando, porque eu acredito, pela observação empírica, que são muito mais voos cortando o Ibirapuera hoje. Mas o efeito cumulativo é que gera a questão do crime ambiental e não um ou 2 aviões que passam lá por dia. É só isso. Obrigado.

Gilberto:

As decolagens pela 35 representa um percentual pequeno das operações. O número está dado. A gente sabe quantos voos decolam e decolaram em 2021.

Sabe quantos que passaram por cima que fizeram curvas da direita. Uma pequena parcela porque é uma curva bem fechada, passou por cima do Ibirapuera. Eu sou extremamente sensível. Essa questão que a gente tem que trabalhar em cima de dados e não de achismo.

Voos que passam por cima de do Ibirapuera deixaram de passar na cabeça de alguém. Então teve alguém que ficou com 2000 voos a menos em cima da sua cabeça, então tem alguém que está sofrendo menos e agora tem outras pessoas que não estavam sofrendo e agora estão sofrendo muito, porque para elas é uma novidade. Então assim, não tem mais voo até a mudança na TMA SP NEO.

O PEZR é feito em cima de dados passados e projetados, essas mesmas premissas para o futuro, com um número x por cento maior é algo determinístico. Então é o fato de que agora existem aviões passando em cima do Ibirapuera.

A gente tem sempre lembrar que tem menos aviões passando em cima de outros lugares, né?

Walter

Mas você está esquecendo que existe uma realidade anterior, um equilíbrio de 80 anos. Faz uma conversa de maluco, Gilberto, desculpa.

Gilberto:

Na hora que a gente consegue analisar as trajetórias das aeronaves e pegar os dados do censo atualizado e de fato conseguir medir o número de pessoas impactadas conseguimos determinar as ações.

A pergunta que eu queria colocar para o primeiro tenente Paulo é, olhando o que mudou nas saídas de Congonhas, olhando as cartas, não muda quase nada. A gente vê alguma mudança de alguns gradientes, então as curvas, elas acontecem. por uma decisão, no meu entender, eu posso estar errado. Uma decisão operacional das companhias aéreas.

Fig. 57



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/SPCA/022020581A

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA



E aí eu queria levantar essa questão para que talvez o DECEA pudesse informar a esse grupo numa ocasião futura. É o que que de fato mudou? Porque eu olhando as cartas, eu não vejo nenhuma mudança significativa, inclusive que a carta de curva à direita pelo desenho da curva que está lá ... E não foi a colocou segundo endereço, aí, teoricamente a curva aconteceria bem depois de Congonhas, do Ibirapuera. E elas acontecem antes. É uma questão que talvez não seja nem do DECEA. Talvez seja só uma decisão operacional das companhias aéreas.

Walter:

É mentira, porque a gente vê no dia a dia uma outra coisa. E para finalizar, como eu disse, ainda bem que a legislação de proteção ambiental no Brasil é muito mais sofisticada e protege muito mais do ambiente do que o ser humano. Então, a questão de fazer a curva antes e passar por cima do Ibirapuera, destruindo o bioma do parque, vai ser preservado na justiça?

Gilberto:

botar estação no Ibirapuera, botar estação na varanda da sua casa, botar estação no prédio da Paulista só vai constatar o óbvio, aquilo que a gente já sabe. Eu sei que quando eu vejo quantos aviões passaram aqui por perto e eu sei qual é o valor que eu estou esperando ali e bate, eu faço monitoramento de ruído e comparo com curvas simuladas quando a coisa é bem feita a medição bate com a simulação.

Então, o método é robusto, o que acontece é que a gente precisa conhecer essa realidade e entender o que que mudou de fato, porque os computadores dos aviões resolvem fazer a curva antes agora e não faziam antes.

A gente só vai gerar as evidências dizendo, olha, o pessoal está vendo aí, ó, tá vendo como está mudando?

Apresenta as associações de moradores, não é? E talvez tenha faltado ao DECEA olhar para quantas operações a mais eu vou colocar em lugares que não existiam antes. Talvez nem ele saiba essa informação, porque talvez nem eles analisem com detalhe. Eles são donos dos radares, eles sabem exatamente onde eles têm o radar.

Infelizmente essa informação é classificada, ela não é disponível para todos. Por isso, o operador tem que contratar uma empresa que nem a minha para fazer o levantamento de uma informação que ela existe e que em outros países é pública.

Infelizmente, no Brasil não é, mas essa informação existe e uma vez que a gente conhece a gente consegue trabalhar em cima dela.

vamos conhecer as trajetórias para que a gente possa, então, cobrar de quem de direito. Como resolver essa situação? Talvez seja passar a mão no telefone e falar para o pessoal das cias aéreas

Faremos os estudos e teremos dados.

Finaliza-se a CGRA.

Fig. 58



Autenticado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 09/11/2022 às 09:33:06.
Documento Nº: 2644758-2426 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2644758-2426>



SBS/SP/CA/02/2020/0581A

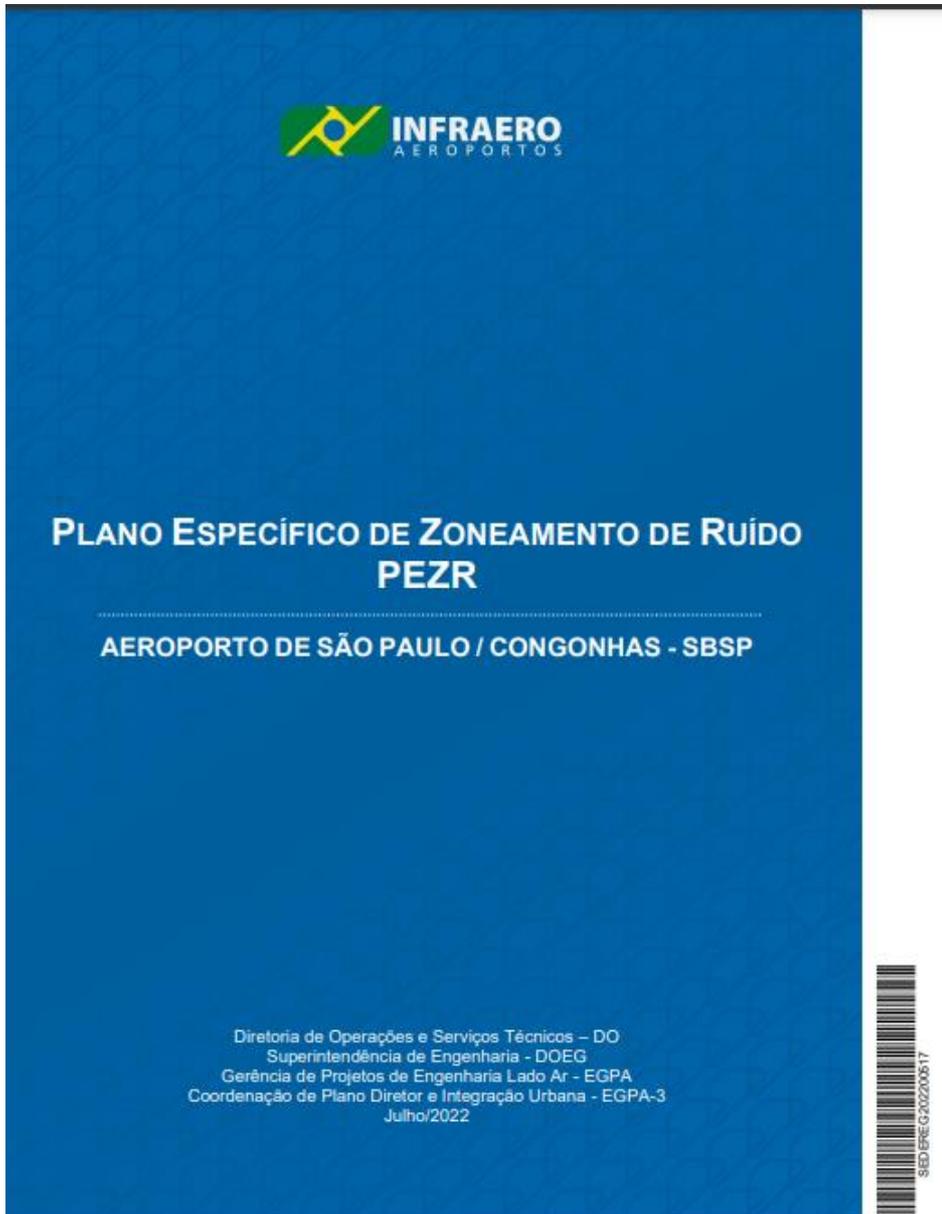
SIGA



SBS/SP/REG/2023/00001A

SIGA

PEZR/SBSP/2022



**INFRAERO**
AEROPORTOS

**PLANO ESPECÍFICO DE ZONEAMENTO DE RUIDO
PEZR**

.....

AEROPORTO DE SÃO PAULO / CONGONHAS - SBSP

Diretoria de Operações e Serviços Técnicos – DO
Superintendência de Engenharia - DOEG
Gerência de Projetos de Engenharia Lado Ar - EGPA
Coordenação de Plano Diretor e Integração Urbana - EGPA-3
Julho/2022



Assinado com senha por CARLOS HAROLDO NOVAK - 02/08/2022 às 17:24:35, PAULA HOSANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:29:43 e MARIANA EMÍDIO GUIMARAES - 02/08/2022 às 17:45:49.
Documento Nº: 2563772-3740 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563772-3740>



SEDE/REG/202200517

SIGA



SBSPREG202300001A



INFRAERO SP 01/005.73/2984/00 2/15

ESPECIALIDADES	NOME DO AUTOR	CAU - CREA/UF	MATRÍCULA

REV	MODIFICAÇÃO	DATA	AUTOR	APROVADOR
01	Emissão Inicial	Julho/2022	Mariana	Paula

	SITIO AEROPORTO DE SÃO PAULO / CONGONHAS - SBSP	
	AREA DO SITIO TOTAL	
DATA JULHO/2022	ESPECIALIDADE / SUBESPECIALIDADE GERAL / PROJETOS	
AUTOR DO PROJETO MARIANA EMIDIO GUIMARAES	TIPO / ESPECIFICAÇÃO DO DOCUMENTO PLANO ESPECÍFICO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO (PEZR)	
APROVADOR RUBRICA PAULA HOSANNAH DE CARVALHO	TIPO DE OBRA -	CLASSE DO PROJETO -
VALIDADOR RUBRICA PAULA HOSANNAH DE CARVALHO	SUBSTITUÍDA:	SUBSTITUÍDA POR:
GESTOR DO AERÓDROMO CARLOS HAROLDO NOVAK SUPERINTENDENTE DE SBSP	CODIFICAÇÃO: <p align="center">SP . 01 / 005.73 / 2984 / 00</p>	



SIGA



Assinado com senha por CARLOS HAROLDO NOVAK - 02/08/2022 às 17:24:35, PAULA HOSANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:29:43 e MARIANA EMIDIO GUIMARAES - 02/08/2022 às 17:45:49.
 Documento Nº: 2563772-3740 - consulta à autenticidade em <https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563772-3740>



SIGA

Plano Específico de Zoneamento de Ruído do Aeroporto de São Paulo / Congonhas (SBSP), município de São Paulo, elaborado em conformidade com o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 161, Emenda nº 03, aprovada pela Resolução ANAC nº 609, de 23 de fevereiro de 2021.



Assinado com senha por CARLOS HAROLDO NOVAK - 02/08/2022 às 17:24:35, PAULA HOSANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:29:43 e MARIANA EMÍDIO GUIMARAES - 02/08/2022 às 17:45:49.
Documento Nº: 2563772-3740 - consulta à autenticidade em <https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563772-3740>



SEDE REG.202200517

SIGA



Assinado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 20/01/2023 às 10:36:48 e CARLOS HAROLDO NOVAK - 20/01/2023 às 12:19:53.
Documento Nº: 2693135-1537 - consulta à autenticidade em <https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2693135-1537>



SBSPREG202300001A

SIGA

SUMÁRIO

SUMÁRIO	4
SIGLAS	5
DEFINIÇÕES	5
INTRODUÇÃO	6
DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA	7
ANÁLISE DO USO DO SOLO NO AEROPORTO E ENTORNO	8
PLANO ESPECÍFICO DE ZONEAMENTO DE RUIDO	10
CONSIDERAÇÕES COMPLEMENTARES	15



Assinado com senha por CARLOS HAROLDO NOVAK - 02/08/2022 às 17:24:35, PAULA HOSANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:29:43 e MARIANA EMÍDIO GUIMARAES - 02/08/2022 às 17:45:49.
Documento Nº: 2563772-3740 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563772-3740>



SBSPPREG.202200617

SIGA



Assinado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 20/01/2023 às 10:36:48 e CARLOS HAROLDO NOVAK - 20/01/2023 às 12:19:53.
Documento Nº: 2693135-1537 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2693135-1537>



SBSPPREG202300001A

SIGA

SIGLAS

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica
CCGRA – Comitê Central de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico
DNL – *Day-Night Average Sound Level* (Nível de ruído médio dia-noite)
INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
PEZR – Plano Específico de Zoneamento de Ruído
PZR – Plano de Zoneamento de Ruído
RBAC – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil
S BSP – Aeroporto de São Paulo / Congonhas

DEFINIÇÕES

Nível de ruído médio dia-noite – Nível de ruído médio de um período de 24 horas, calculado segundo a metodologia *Day-Night Average Sound Level* - DNL.

Permanência prolongada de pessoas – Situação em que o indivíduo permanece por seis horas ou mais em um recinto fechado.

Plano Específico de Zoneamento de Ruído – PEZR – Plano de Zoneamento de Ruído de Aeródromo composto pelas Curvas de Ruído de 85, 80, 75, 70 e 65dB (DNL), confeccionadas a partir de perfis operacionais específicos, e elaborado nos termos do RBAC nº 161.

Plano de Zoneamento de Ruído de Aeródromo – PZR – Documento elaborado nos termos do RBAC nº 161, que tem como objetivo representar geograficamente a área de impacto do ruído aeronáutico decorrente das operações nos aeródromos e, aliado ao ordenamento adequado das atividades situadas nessas áreas, ser o instrumento que possibilita preservar o desenvolvimento dos aeródromos em harmonia com as comunidades localizadas em seu entorno.

Redução de Nível de Ruído – RR – Diferença entre as medidas simultâneas de nível de ruído externo e interno à edificação, considerando uma fonte sonora constante.



Assinado com senha por CARLOS HAROLDO NOVAK - 02/08/2022 às 17:24:35, PAULA HOSANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:29:43 e MARIANA EMÍDIO GUIMARAES - 02/08/2022 às 17:45:49.
Documento Nº: 2563772-3740 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563772-3740>



SEDE:REG:202200517

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA

INTRODUÇÃO

O presente documento se constitui no Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) do Aeroporto de São Paulo / Congonhas (SBSP), desenvolvido com base no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil, RBAC nº 161, Emenda nº 03, de 23 de fevereiro de 2021 e no planejamento de operação da Infraero enquanto operador desse aeroporto até 2023.

Este Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) substitui o PEZR registrado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) por meio do Ofício nº 224/2019/GTDA/GCOP/ SIA-ANAC, de 18 de junho de 2019. O presente documento apresenta revisão motivada por alterações ocorridas nos procedimentos de pousos de decolagens após a última emissão do plano, ocasionando impacto na Curva de Ruído atualmente registrada.

O PEZR SBSP é o documento de planejamento que estabelece diretrizes para a adequada ocupação do solo no entorno do aeródromo, de modo a garantir o desenvolvimento aeroportuário, assim como as operações aéreas, em consonância com as necessidades de desenvolvimento urbano das comunidades localizadas em seu entorno. Este Plano é composto por Curvas de Ruído de 65, 70, 75, 80 e 85 dB (DNL), que representam geograficamente a área de impacto do ruído aeronáutico decorrente das operações no aeroporto, bem como as tabelas de usos do solo compatíveis e incompatíveis com os vários níveis de ruído e as exigências de Redução de Nível de Ruído (do exterior para o interior) aplicáveis às edificações, considerando o desenvolvimento máximo do sítio aeroportuário.



Assinado com senha por CARLOS HAROLDO NOVAK - 02/08/2022 às 17:24:35, PAULA HOSANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:29:43 e MARIANA EMÍDIO GUIMARAES - 02/08/2022 às 17:45:49.
Documento Nº: 2563772-3740 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563772-3740>



SEDE/REG/2022/00517

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA

DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

Este Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) tem respaldo legal e institucional nos seguintes documentos:

1. Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988;
2. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA);
3. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 161, Emenda nº 01, de 10 de setembro de 2013;
4. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade;
5. Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009 – Política Nacional de Aviação Civil.

O ruído aeroportuário, para fins deste PEZR, corresponde ao "ruído oriundo das operações de circulação, aproximação, pouso, decolagem, subida, rolamento e teste de motores de aeronaves, não considerando o ruído produzido por equipamentos utilizados nas operações de serviços auxiliares ao transporte aéreo" (RBAC nº 161, item 161.1(p)).

Este PEZR considera como referenciais subsidiários os seguintes documentos:

1. "Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management", da *International Civil Aviation Organization (ICAO)*, de 2004;
2. "Nova Agenda Urbana", adotada na Habitat III – Terceira Conferência das Nações Unidas para Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável, de 2016.

O "Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management", da ICAO, afirma que o planejamento do uso do solo no entorno dos aeroportos é ação prioritária, que deve ter preferência em relação a alterações de procedimentos operacionais aeronáuticos e a restrições operacionais aplicadas aos aeroportos.

A "Nova Agenda Urbana", da ONU, entre outras diretrizes, propugna que deve ser reconhecida a responsabilidade de todos os níveis de governo de cada país na definição da política urbana nacional, com o estabelecimento de mecanismos de coordenação. Ela está associada ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) nº 11 da "Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável", da ONU, estabelecida pela Assembleia Geral da ONU em 2015, ODS nº 11 que consiste em "tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis".



Assinado com senha por CARLOS HAROLDO NOVAK - 02/08/2022 às 17:24:35, PAULA HOSANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:29:43 e MARIANA EMÍDIO GUIMARAES - 02/08/2022 às 17:45:49.
Documento Nº: 2563772-3740 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563772-3740>



SBS/PEZR/0202005-17

SIGA



SBS/PEZR/0202005-17

SIGA

ANÁLISE DO USO DO SOLO NO AEROPORTO E ENTORNO

A configuração atual do Aeroporto de São Paulo – Congonhas (SBSP) é mostrada na Figura 1. Como pode ser observado na Figura 2, o todo o entorno urbano desse Aeroporto, de interesse para este Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR), está densamente adensado.



Figura 1 - Situação do aeroporto em 2012 - Fonte: Google Earth, 2022 (Acesso em 29/07/22)



Figura 2 - Adensamento no entorno do aeroporto - Fonte: Google Earth, 2022 (Acesso em 29/07/22)



Assinado com senha por CARLOS HAROLDO NOVAK - 02/08/2022 às 17:24:35, PAULA HO'SANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:29:43 e MARIANA EMÍDIO GUIMARAES - 02/08/2022 às 17:45:48.
Documento Nº: 2563772-3740 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563772-3740>



SIGA



Em 5 de maio de 1984, foi aprovado pela Portaria n° 0629/GM5, do Ministério da Aeronáutica, o primeiro PEZR do SBSP. Portanto, orientações e restrições específicas quanto ao uso do solo no entorno do SBSP, em função do ruído aeroportuário, existiram desde esse período.

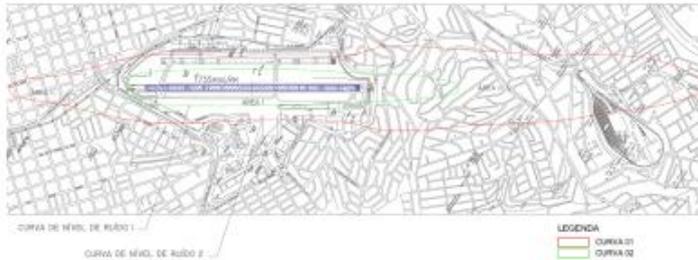


Figura 3 – PEZR aprovado pela Portaria n° 0629/GM5, de 05/05/1984, do Ministério da Aeronáutica

Posteriormente, em 2019, foi registrado na ANAC, por meio do Ofício n° 224/2019/GTDA/GCOP/ SIA-ANAC, de 18 de junho de 2019, o novo PEZR de SBSP. A figura 5 mostra a imagem das Curvas de Ruído deste Plano.



Figura 4 - Planta PEZR 2019 SBSP - Fonte: Infraero



Assinado com senha por CARLOS HAROLDO NOVAK - 02/08/2022 às 17:24:35, PAULA HOSANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:29:43 e MARIANA EMÍDIO GUIMARAES - 02/08/2022 às 17:45:49.
Documento Nº: 2563772-3740 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563772-3740>



SIGADOC/2022/00517



SBSPREG202300001A



PLANO ESPECÍFICO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO

As novas Curvas de Ruído do Aeroporto de São Paulo / Congonhas, apresentadas no presente plano, delimitam as seis áreas definidas na Tabela E-2 do RBAC nº 161, denominadas Áreas de Ruído do Aeroporto (ARA) de 1 a 6, graduadas do maior nível de ruído, acima de 85dB (DNL), para o menor, abaixo de 65dB (DNL). As Curvas de Ruído de 65 a 75dB (DNL) resultantes estão presentes fora do sítio aeroportuário, existindo, portanto, impactos sobre as propriedades vizinhas ao SBSP.

As Curvas de Ruído para o Aeroporto de Congonhas foram desenvolvidas utilizando-se o programa de computador *SoundPLAN*. O *SoundPLAN* é uma plataforma de simulação computacional desenvolvida pela empresa alemã *SoundPLAN GmbH*, que se dedica exclusivamente ao desenvolvimento do software em questão, há mais de 30 anos. Especificamente em relação às simulações de ruído aeronáutico, a equipe da *SoundPLAN* participa ativamente dos fóruns técnicos que discutem e desenvolvem os métodos de cálculo, implementando continuamente todas as novas publicações internacionais sobre o assunto. O *SoundPLAN* conta hoje com toda a base de dados da 2ª, 3ª e 4ª edições da ECAC, que inclui os dados e procedimentos de cálculo adotados mundialmente para avaliação do ruído das aeronaves que são objeto deste estudo.

As Curvas de Ruído deste PEZR foram calculadas para a Situação Atual considerando os dados de operação de 2019, em função de ter sido o último ano prévio à pandemia de COVID-19 e consequentemente com o retrato real da capacidade de operação desse aeroporto com as rotas novas implantadas pela TMA-SP Neo do DECEA em maio de 2021. Para essa curva foram utilizados, como dados de entrada o número de movimentos anuais de 217.256 pousos e decolagens e o percentual de voos noturnos de 13%. No caso da Situação Futura, consideramos o último horizonte de operação previsto para a Infraero prévio ao período da concessão, ou seja, fim de 2023, com o número de movimentos anuais de 223.806 pousos e decolagens, um aumento de 6.550 operações/ano solicitado pela Infraero, e o percentual de voos noturnos também de 13%. O percentual de distribuição das aeronaves na Situação Futura foi baseado na projeção de operação da GOL que planeja operar 72% da sua frota em Congonhas com aeronaves 737800 MAX até final de 2022 e na substituição da frota da Latam que na média do primeiro semestre de 2022 operou com 6% do número de movimentos/ano com A320neo, podendo chegar nos próximos meses a 10%. Mesmo com o aumento na quantidade de movimentos, a curva da situação final ficou 27,8% menor que a curva atual, o que nos levou a considerar a Situação Atual como referência para esse PEZR.

Conforme disposto no RBAC nº 161, o ruído aeroportuário acima do nível de 65dB (DNL) requer o estabelecimento de restrições ao uso do solo quanto a determinadas atividades e de exigências de Redução de Nível de Ruído (RR), do exterior para o interior, para certas atividades ou para compartimentos de permanência prolongada em edificações.



Assinado com senha por CARLOS HAROLDO NOVAK - 02/08/2022 às 17:24:35, PAULA HOSANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:29:43 e MARIANA EMÍDIO GUIMARAES - 02/08/2022 às 17:45:49.
Documento Nº: 2563772-3740 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563772-3740>



SED.PREG.202200617

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA

A Figura 5, a seguir, apresenta as Curvas de Ruído para a Implantação final do PDIR do aeroporto.



Figura 5 - Planta PEZR SBSP - Fonte: INFRAERO
Observação: A planta em escala maior encontra-se anexa a este relatório.



Assinado com senha por CARLOS HAROLDO NOVAK - 02/08/2022 às 17:24:35, PAULA HOSANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:29:43 e MARJANA EMÍDIO GUIMARAES - 02/08/2022 às 17:45:49.
Documento Nº: 2563772-3740 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563772-3740>



SBSPPREG202200517

SIGA



SBSPPREG202300001A

SIGA

INFRAERO

SP 01/005.73/2984/00

12/15

A Tabela 1 apresenta os usos compatíveis e incompatíveis com o ruído aeronáutico nas áreas abrangidas pelo PEZR, bem como as respectivas Reduções de Nível Ruído (RR) exigidas.

Tabela 1 - Usos do Solo Compatíveis e Incompatíveis com o Ruído Aeroportuário nas Áreas Abrangidas pelo PEZR do Aeroporto de São Paulo / Congonhas – SBSP

Uso do Solo	Nível de Ruído Médio Dia-Noite (DNL) (dB)					
	< 65 ARA-6	65-70 ARA-5	70-75 ARA-4	75-80 ARA-3	80-85 ARA-2	> 85 ARA-1
Usos Residenciais						
Residências unifamiliares e multifamiliares	S	N (1)	N (1)	N	N	N
Alojamentos temporários (hotéis, motéis, pousadas e empreendimentos equivalentes)	S	N (1)	N (1)	N (1)	N	N
Locais de permanência prolongada (presídios, orfanatos, asilos, quartéis, mosteiros, conventos, apart-hotéis, pensões e empreendimentos equivalentes)	S	N (1)	N (1)	N	N	N
Usos Públicos						
Educacional (universidades, bibliotecas, faculdades, creches, escolas, colégios e equivalentes)	S	N (1)	N (1)	N	N	N
Saúde (exemplos: hospitais, sanatórios, clínicas, casas de saúde, centros de reabilitação ou empreendimentos equivalentes)	S	25	30	N	N	N
Igrejas, auditórios, salas de concerto, templos, associações religiosas, centros culturais, galerias de arte, cinemas, teatros e empreendimentos equivalentes	S	25	30	N	N	N
Serviços governamentais (postos de atendimento, correios, aduanas e empreendimentos equivalentes)	S	S	25	30	N	N
Transportes (terminais rodoviários, ferroviários, aeroportuários, marítimos, de carga e de passageiros, e emp. equivalentes)	S	S	25	30	35	35
Estacionamentos, edifícios-garagem e empreendimentos equivalentes	S	S	25	30	35	N
Escritórios de negócios e profissionais liberais (escritórios, salas e salões comerciais, consultórios e emp. equivalentes)	S	S	25	30	N	N
Comércio atacadista (materiais de construção, equipamentos de grande porte e emp. equivalentes)	S	S	25	30	35	N



Assinado com senha por CARLOS HAROLDO NOVAK - 02/08/2022 às 17:24:35, PAULA HOSANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:29:43 e MARIANA EMÍDIO GUIMARAES - 02/08/2022 às 17:45:49.
 Documento Nº: 2563772-3740 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563772-3740>



SEDE REG. 2022/00517

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA

Tabela 1 – Usos do Solo Compatíveis e Incompatíveis com o Ruído Aeroportuário nas Áreas Abrangidas pelo PEZR do Aeroporto de São Paulo / Congonhas – SBSP (CONT.)

Uso do Solo	Nível de Ruído Médio Dia-Noite (DNL) (dB)					
	< 65	65-70	70-75	75-80	80-85	> 85
	ARA-6	ARA-5	ARA-4	ARA-3	ARA-2	ARA-1
Usos Comerciais e de Serviços						
Comércio varejista	S	S	25	30	N	N
Serviços de utilidade pública (cemitérios, crematórios, estações de tratamento de água e esgoto, reservatórios de água, geração e distribuição de energia elétrica e empreendimentos equivalentes)	S	S	25	30	35	N
Serviços de comunicação (estações de rádio e televisão e empreendimentos equivalentes)	S	S	25	30	N	N
Usos Industriais e de Produção						
Indústrias em geral	S	S	25	30	35	N
Indústrias de precisão (indústrias de fotografia, óptica e equivalentes)	S	S	25	30	N	N
Agricultura e floresta	S	S (2)	S (3)	S (4)	S (4)	S (4)
Criação de animais e pecuária	S	S (2)	S (3)	N	N	N
Mineração e pesca (produção e extração de recursos naturais)	S	S	S	S	S	S
Usos Recreacionais						
Estádios de esportes ao ar livre, ginásios e empreendimentos equivalentes	S	S	S	N	N	N
Conchas acústicas ao ar livre, anfiteatros e emp. equivalentes	S	N	N	N	N	N
Exposições agropecuárias, zoológicos e empreendimentos equivalentes	S	S	N	N	N	N
Parques, parques de diversões, acampamentos e emp. equivalentes	S	S	S	N	N	N
Campos de golfe, hípcas e parques aquáticos	S	S	25	30	N	N

Convenções:

< 65 – Abaixo de 65dB(DNL).

> 85 – Acima de 85dB(DNL).

S (Sim) – Usos do solo e edificações relacionadas compatíveis, sem restrições.

N (Não) – Usos do solo e edificações relacionadas não compatíveis.



Assinado com senha por CARLOS HAROLDO NOVAK - 02/08/2022 às 17:24:35, PAULA HOSANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:29:43 e MARIANA EMÍDIO GUIMARAES - 02/08/2022 às 17:45:49.
 Documento Nº: 2563772-3740 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563772-3740>



SIGA



SIGA

INFRAERO

SP 01/005.73/2984/00

14/15

25, 30, 35 – Usos do solo e edificações relacionadas geralmente compatíveis. Medidas para atingir uma Redução de Nível de Ruído (RR) de 25, 30 ou 35dB devem ser incorporadas ao projeto e à construção ou reforma (do volume ou de acabamentos) das edificações onde houver permanência prolongada de pessoas.

ARA-5 – Área de Ruído Aeroportuário nº 5.

Notas:

- (1) Sempre que os órgãos determinarem que os usos devam ser permitidos, devem ser adotadas medidas para atingir uma RR de, pelo menos, 25dB.
- (2) Edificações residenciais requerem uma Redução de Nível de Ruído (RR) de 25dB.
- (3) Edificações residenciais requerem uma RR de 30dB.
- (4) Edificações residenciais não são compatíveis.
- (5) Esta tabela se refere, apenas, às restrições e exigências quanto ao uso do solo devido ao ruído do aeroporto. Os usos compatíveis indicados na tabela poderão ser proibidos no zoneamento urbanístico, a critério das autoridades municipais. Os usos incompatíveis não deverão ser autorizados, considerando o RBAC nº 161, da ANAC.
- (6) Os projetos destinados às construções, ampliações e reformas de imóveis situados nas Áreas de Ruído Aeroportuário (ARA) deverão obedecer aos parâmetros urbanísticos e demais requisitos estabelecidos para a zona urbanística em que se situa o imóvel. As Áreas de Ruído Aeroportuário (ARA) são superpostas ao zoneamento urbanístico.
- (7) As definições desta tabela deverão ser incorporadas à legislação e/ou regulamentação urbanística municipal, considerando o RBAC nº 161, da ANAC, item 161.51.



Assinado com senha por CARLOS HAROLDO NOVAK - 02/08/2022 às 17:24:35, PAULA HOSANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:29:43 e MARIANA EMÍDIO GUIMARAES - 02/08/2022 às 17:45:49.
Documento Nº: 2563772-3740 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563772-3740>



SEDE/REG.2022/00517

SIGA



Assinado com senha por CRISTINA TOFFOLI SIMOENS DA SILVA - 20/01/2023 às 10:36:48 e CARLOS HAROLDO NOVAK - 20/01/2023 às 12:19:53.
Documento Nº: 2693135-1537 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2693135-1537>



SBSPREG202300001A

SIGA

CONSIDERAÇÕES COMPLEMENTARES

As atividades e edificações que estejam ou venham a ser instaladas ou construídas nas áreas alcançadas pelas Curvas de Ruído deverão cumprir as restrições e exigências contidas neste documento.

O PEZR foi elaborado em conformidade com as diretrizes estabelecidas por meio do RBAC nº 161, da ANAC, e é prevista a sua atualização sempre que ocorrerem alterações de natureza física ou operacional no aeroporto, conforme orientação contida na Subparte B, item "161.13 – Disposições Gerais", daquele Regulamento.

Esse PEZR foi encaminhado para análise pela Prefeitura Municipal, na figura da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, pelo Ofício nº SEDE-OFI-2022/05939 de 02 de agosto de 2022, e está aguardando retorno de sua análise.

Para fins de cumprimento das demais orientações referentes ao gerenciamento do ruído aeroportuário, o Aeroporto de São Paulo / Congonhas (SBSP) conta com o Comitê Local de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico (CLGRA).



Assinado com senha por CARLOS HAROLDO NOVAK - 02/08/2022 às 17:24:35, PAULA HOSANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:29:43 e MARIANA EMÍDIO GUIMARAES - 02/08/2022 às 17:45:49.
Documento Nº: 2563772-3740 - consulta à autenticidade em <https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563772-3740>



SEDE-REG-2022/0517

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C, Torre A - 4º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate, Brasília/DF,
CEP 70308-200 - www.anac.gov.br

Ofício nº 388/2022/GTPI/GCOP/SIA-ANAC

Brasília-DF, na data da assinatura eletrônica.

Ao Senhor

PAULO EDUARDO CAVALCANTE

Representante Legal do Aeródromo Público Congonhas (SBSP)

(envio exclusivamente digital)

Assunto: Plano Específico de Zoneamento de Ruído - PEZR do Aeródromo Público Congonhas/São Paulo - SP (SBSP) - CIAD: SP0001

Referência: 00058.045950/2022-11

Prezado Senhor,

1. Em atenção ao processo em referência, Vossa Senhoria encaminhou para registro nesta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) o Plano Específico de Zoneamento de Ruído - PEZR do Aeródromo Público Congonhas/São Paulo - SP (SBSP) - CIAD: SP0001.
2. Em face do exposto na Nota Técnica nº 118/2022/GTPI/GCOP/SIA (7667524) e no Escopo de Verificação RBAC nº 161 - PEZR (7667508), conclui-se pelo parecer favorável ao registro do Plano Específico de Zoneamento de Ruído supracitado.
3. Informamos que o PEZR do referido aeródromo possui 2 pista(s) de pouso e decolagem e foi registrado nesta Agência conforme Regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC nº 161 - Emd. 03 - Planos de Zoneamento de Ruído de Aeródromos - PZR.
4. Outrossim, cabem as seguintes observações:
 - a) O PEZR de SBSP informa que, para a Situação Futura, foi considerado o último horizonte de operação previsto para a Infraero, prévio ao período da concessão, ou seja, fim de 2023. Cabe ressaltar que os planos de zoneamento de ruído são instrumentos que possibilitam preservar o desenvolvimento dos aeródromos em harmonia com as comunidades localizadas em seu entorno e, diante disso, devem considerar planejamento de longo prazo. Nesse contexto, é recomendado que o plano seja revisto em 2023;
 - b) A proposta considerou como premissa a alteração da frota em operação no aeroporto, considerando aeronaves mais eficientes em termos de impacto gerado pelo ruído aeronáutico. Recomenda-se o monitoramento das operações no sentido de verificar a implementação do planejamento das empresas aéreas; e
 - c) A configuração planejada para a implantação final do aeroporto não condiz com o apresentado no Processo de Análise e Aprovação do Plano Diretor. O operador deverá adequar o PDIR ao planejamento contido no PEZR de SBSP.



5. Ressaltamos que conforme o item 161.13(f) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC nº 161 - Emenda 03:

O operador de aeródromo deve manter o PZR atualizado sempre que ocorrerem alterações de natureza física ou operacional que interfiram nos requisitos definidos neste RBAC.

6. Por oportuno, é importante ressaltar que, de acordo com a seção 161.51 e parágrafo 161.13(d) do RBAC nº 161, após registro do Plano de Zoneamento de Ruído na ANAC, o operador de aeródromo deve divulgá-lo aos municípios abrangidos pelo Plano e demais órgãos interessados, no prazo de 30 (trinta) dias a contar do seu registro, bem como buscar ações de compatibilização do uso do solo com os municípios e comunidades abrangidos pelas curvas de ruído.

7. Esta Gerência Técnica permanece à disposição e esclarecimentos adicionais que se façam necessários podem ser obtidos pelo canal de comunicação "Fale com a ANAC", disponível em https://www.gov.br/anac/pt-br/canais_atendimento/fale-com-a-anac.

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Emília Raphael dos Santos, Gerente Técnico(a) de Planos, Programas, Helipontos e Informações Cadastrais**, em 09/09/2022, às 18:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **7667577** e o código CRC **C0DC5EC9**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.045950/2022-11

SEI nº 7667577





OFÍCIO Nº SEDE-OFI-2022/05939

Brasília, 02 de agosto de 2022.

Sr.
Marcos Duque Gadelho
Secretário Municipal de Urbanismo e Licenciamento
Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento
R. São Bento, 405 - 22º andar
CEP 01011-100 São Paulo - SP
Telefone: (11) 3243-1042
E-mail: smulgabinete@prefeitura.sp.gov.br

Assunto: Proposta de revisão do Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) do Aeroporto de Congonhas (SBSP).

Anexo: 1) SP. 01/005.73/2984/00 - Descrição: Plano Específico de Zoneamento de Ruído do Aeroporto de Congonhas (SBSP) - PEZR SBSP ; 2) SP.01/005.50/2983/00 - Descrição: Relatório do Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) do Aeroporto de Congonhas (SBSP)

Senhor Secretário,

Cumprimentando-o cordialmente, passo a tratar da proposta de revisão do Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) do Aeroporto de Congonhas (SBSP).

2. O PEZR é o documento de planejamento que estabelece diretrizes para a adequada ocupação do solo no entorno do sítio aeroportuário, de modo a garantir o seu desenvolvimento, assim como das operações aéreas, em consonância com as necessidades urbanas das comunidades localizadas nas proximidades, de modo a buscar uma relação harmoniosa entre as partes envolvidas, principalmente nas questões de incômodo causado pelo ruído.

3. O citado Plano está sendo revisado, conforme preconiza o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC 161, da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, de forma a mantê-lo em conformidade com a legislação vigente. Sendo assim, faz-se necessária uma análise da Prefeitura de São Paulo acerca do PEZR e das questões relacionadas à compatibilização do uso do solo no entorno do aeroporto, para que possamos buscar a melhor alternativa no atendimento à legislação e ao desenvolvimento integrado entre o aeroporto e o município.

4. Diante do exposto, incumbiu-me o Sr. Superintendente de Engenharia desta Infraero de encaminhar, para vossa avaliação, a proposta de revisão do PEZR do Aeroporto de Congonhas (SBSP). Considerando a necessidade de atender os prazos disponibilizados pela

Classif documental 122.300

Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Endereço: SHIS, SETOR DE CONCESSIONÁRIAS E LOCADORAS, LT 5 AEROPORTO
CEP: 71608050 BRASÍLIA-DF-BRASIL



Assinado com senha por BRUNO MARQUES NOVAES AJALA VELLOSO - 02/08/2022 às 17:07:58 e PAULA HOSANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:09:46.
Documento Nº: 2563692-186 - consulta à autenticidade em <https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563692-186>



SIGA





ANAC, solicita-se o cordial apoio para que a resposta seja disponibilizada até o dia 02/09/2022.

5. Para demais esclarecimentos e orientações sobre o assunto, mantenho à disposição o contato dos profissionais desta Companhia: Coordenadora de Plano Diretor e de Integração Urbana, Arquiteta Paula Hosannah de Carvalho, e-mail: paulacarvalho@infraero.gov.br, e Arquiteta Mariana Emidio Guimarães, e-mail: megumaraes@infraero.gov.br.

Respeitosamente,

PAULA HOSANNAH DE CARVALHO
COORDENADOR I
COORDENAÇÃO DE PLANO DIRETOR E INTEGRAÇÃO URBANA

BRUNO MARQUES NOVAES AJALA VELLOSO
SUPERINTENDENTE I
SUPERINTENDENCIA DE ENGENHARIA

Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Endereço : SHIS, SETOR DE CONCESSIONÁRIAS E LOCADORAS, LT 5 AEROPORTO
CEP:71608050 BRASÍLIA-DF-BRASIL
<http://www.infraero.gov.br>



Assinado com senha por BRUNO MARQUES NOVAES AJALA VELLOSO - 02/08/2022 às 17:07:58 e
PAULA HOSANNAH DE CARVALHO - 02/08/2022 às 17:09:46.
Documento Nº: 2563692-186 - consulta à autenticidade em
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=2563692-186>



SEDE/DF/02/2022/5039A

SIGA



SBSPREG202300001A

SIGA