



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA
ANALISAR GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS
AO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE
CONGONHAS
(PROCESSO RPP N.º 0021-2001)

RELATÓRIO FINAL

1. RELATÓRIO DOS PRINCIPAIS ATOS PROCESSUAIS

2. INTRODUÇÃO

- 2.a) Objetivos e Limites da Investigação
- 2.b) Linha de estratégia adotada

3. DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS DIRETAMENTE NOS TRABALHOS

- 3.a) Definição e competência de cada Entidade
- 3.b) Relação dos aspectos investigados com breve relato
- 3.c) As contribuições das entidades

4. CONCLUSÕES DA COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS

- 4.a) Prefácio
- 4.b) Dos Aspectos Urbanísticos e Arquitetônicos
- 4.c) Da Competência do Município sobre os Assuntos Relacionados ao Aeroporto de Congonhas (ESTATUTO DA CIDADE)
- 4.d) Tráfego Aéreo
- 4.e) Da Segurança
- 4.f) Da Poluição Sonora

5. CONCLUSÃO

PROPOSTAS DA COMISSÃO PARA O GERENCIAMENTO
COMPETENTE DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E AEROPORTO DE
CONGONHAS

1. RELATÓRIO DOS PRINCIPAIS ATOS PROCESSUAIS

A presente Comissão de Estudos foi instalada em 21 de agosto de 2001, de conformidade com o artigo 89 inciso III do Regimento Interno, para apurar e analisar problemas relacionados ao Aeroporto de Congonhas, mormente no que concerne a sua localização e entorno, Tráfego Aéreo, Segurança, Poluições Sonoras e do Ar e outros aspectos que foram surgindo durante os trabalhos.

Conforme previsto regimentalmente, a Comissão teve prazo de funcionamento de 60 dias (Parágrafo 2.º do artigo 99 do Regimento Interno); com sobrestamento do prazo de tramitação.

Nesse período foram produzidos inúmeros documentos acerca de variados assuntos relacionados ao Aeroporto de Congonhas, que foram reunidos em três volumes de processo, assim como foram expedidos 61 (sessenta e um) ofícios diversos, e realizadas intimações a particulares e autoridades, todos ouvidos pessoalmente pelos membros da Comissão.

Todos esses documentos foram cadastrados e catalogados, e encontram-se elencados no índice cronológico produzido a partir dos autos.

2. INTRODUÇÃO

2.a) Objetivos e Limites da Investigação

As Comissões de Estudos são constituídas através de requerimento e mediante aprovação da maioria absoluta dos membros da Casa, para apreciação de problemas municipais.

Quanto aos seus limites de atuação, seja em relação à amplitude do objeto como aos poderes conferidos às Comissões de Estudos, esses são matérias de longa e profunda discussão, a qual está longe de uma conclusão definitiva. Destarte, é forçoso admitir que a Comissão de Estudos tem poderes de atuação que se assemelham aos das Comissões Parlamentares de Inquérito e, inclusive, com possibilidade de elaborar sugestões aos órgãos competentes para a solução da matéria enfocada e problemas estudados, muito embora não tenha poderes investigatórios.

2.b) Linha de estratégia adotada

A Câmara Municipal de São Paulo resgatou seu papel de centro de debates; processo do qual esteve afastada durante algum tempo; abrindo uma Comissão Mista para tratar de assuntos ligados ao tráfego aéreo na cidade, enfocando o sexagenário Aeroporto de Congonhas, construção da época do então Prefeito Fábio Prado, em 1937.

O Brasil encontra-se em 12º lugar em tráfego aéreo no mundo e o Aeroporto de Congonhas é o primeiro da América do Sul em movimento: são cerca de 680 aviões de médio e pequeno portes pousando e decolando diariamente. Isso significa 228 mil operações ano, sendo que o limite recomendado pela Organização de Aviação Civil Internacional é de 195 mil, condição esta para aeroportos de pista única, com vôos autorizados por instrumentos.

A partir do conteúdo de várias notícias veiculadas pela Imprensa escrita e televisiva acerca da queda de um avião bimotor, na noite de 05 de junho do corrente ano, na rua Barão de Aguiar, que teve por conseqüência a morte do piloto Alessandro Buceme e saldo de duas pessoas feridas.

O infortúnio reascendeu as discussões sobre a localização e funcionamento do Aeroporto de Congonhas, na zona sul da capital paulistana, inaugurado há 65 anos.

Referido acidente, por ter sido o segundo envolvendo um bimotor na área do Aeroporto, ensejou um **requerimento do vereador e vice-presidente desta edilidade, Paulo Frange, de n.º RDP- 08-0066/2001 que objetivou ceder o pequeno expediente da 53ª sessão ordinária da Câmara Municipal de São Paulo, realizada em 20 de junho de 2001**, para esclarecimento da real situação do Aeroporto de Congonhas, e através do **REQUERIMENTO Nº06-RPP0021/2001, do vereador Dr. Farhat, foi criada a Comissão Especial de Estudos, relatada abaixo** Naquela oportunidade, a discussão contou com a ilustre presença de representantes de entidades e associações de moradores da região; Sindicato dos Aeronautas, Sindicato dos Aeroviários e Sindicato dos Profissionais da Proteção ao Vôo; das Secretarias do Meio Ambiente, do Planejamento e da Habitação e Desenvolvimento Urbano; da INFRAERO; do Serviço Regional de Proteção ao Vôo de São Paulo; do 4.º Serviço Regional de Aviação Civil em São Paulo e da Fundação Santos; e que posteriormente acompanharam pessoalmente todas as reuniões e trabalhos desenvolvidos por este grupo de estudos.

Por ser a matéria de grande importância para cidade, e, portanto, diretamente afetar à vida dos cidadãos paulistanos, os problemas relacionados a Congonhas passaram a ser intensamente veiculados pela Imprensa, que também noticiou todas as reuniões e providências que eram implementadas pela Comissão de Estudos.

A partir da grande divulgação que alcançou junto aos noticiários mais variados, alguns de âmbito nacional, os membros da Comissão passaram a expandir cada vez mais as atividades e enfoques de situações irregulares relacionadas a Congonhas, sendo importante ressaltar que, em função da complexidade do assunto, **já existe requerimento protocolado pelo vereador Paulo Frange, de n.º RPP -06-0040/2001, onde foi proposta a constituição de uma Comissão de Estudos para Inspeção e Fiscalização por parte do município de São Paulo para implantação e controle de helipontos e heliportos.**

3. DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS DIRETAMENTE NOS TRABALHOS:

“IDENTIFICAÇÃO DAS ENTIDADES E REPRESENTANTES”

- ?? “Sindicato dos Profissionais de Proteção de Vôo”
SR. SUEYOSHI SASAKI (diretor)
- ?? “Sindicato dos Profissionais da Proteção ao Vôo”
DR. JORGE CARLOS BOTELHO (presidente)
- ?? “4º Serviço Regional de Aviação Civil”
CORONEL aviador MARCO AURÉLIO SENDIN
- ?? “DAC” - “Divisão de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos”
BRIGADEIRO ÁLVARO BITTENCOURT (Rio de Janeiro)
- ?? “Movimento Defesa São Paulo”
DRA. REGINA MONTEIRO (presidente)
- ?? “Movimento Campo Belo”- MOVIBELO
SR. ANTONIO CUNHA (presidente)
- ?? “INFRAERO - Aeroporto de Congonhas”
DR. WILLER LARRY FURTADO (superintendente de Congonhas)
- ?? “Sindicato dos Aeroviários”
DR. JORGE CARLOS BOTELHO (presidente)
- ?? “Sindicato Nacional dos Aeronautas”
COMANDANTE CARLOS CAMACHO (diretor de Segurança de Vôo)
- ?? “Fundação Santos Dumont”
SR. REINALDO CANTO PEREIRA (presidente)
- ?? “Secretaria de Planejamento do Município de São Paulo”
DR. JORGE WILHEIM (secretário)
- ?? “Associação dos Moradores e Amigos de Moema” e “GAC”
SRA. LYGIA VERAS DE FREITAS HORTA (presidente)
- ?? “Infraero- Aeroporto de Congonhas”
SR. FRITS HARALD BREMS (gerente de Operações e Segurança)

- ?? “Ministério Público Federal”
DRA. MARIA LUIZA GRABNER (procuradora de Justiça)
- ?? “Serviço Regional de Proteção ao Vôo de São Paulo- SRPV-SP”
TEN. CEL.- AV. HÉLIO S. DA SILVA FILHO (chefe do SRPV – SP)
- ?? “Ministério da Defesa Comando da Aeronáutica”
BRIGADEIRO LECI DE OLIVEIRA PERES.(subdiretor de Operações)
- ?? “Prefeitura do Município de São Paulo - Secretaria de Transportes”
LOIDE CRUZ VIDAL PARLATO (assessora técnica)
- ?? “Destacamento de Proteção ao Vôo de São Paulo- DPV-SP”
MAJOR PIETRO PAULO DAIDONE JR.
- ?? “Fundação”
ARQUITETO E URBANISTA RICARDO GUERRA FLOREZ (responsável por projetos de Aeroportos)
- ?? “Associação Brasileira de Parentes e Amigos das Vítimas de Acidentes Aéreos – ABRAPAVAA”
SRA. SANDRA LUIZA SIGNORELLI ASSALI (presidente)
- ?? “Prefeitura do Município de São Paulo – Secretaria de Implementação de Subprefeituras – Administração Regional do Jabaquara”
SR. ODILON GUEDES PINTO JÚNIOR (administrador regional)
- ?? “Praia Grande Construtora”
Dr. Carlos Alberto Campilongo Camargo (diretor)
- ?? “Companhia Metropolitana de São Paulo - Metrô”
HORÁCIO NELSON HASSON HIRSCH (assessor da Diretoria de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos)
- ?? “VARIG- Companhia Aérea”
SR. CLÁUDIO GROSSI (gerente de Aeroporto em Congonhas)
- ?? “TRANSBRASIL- Companhia Aérea”
COMANDANTE ISAAC KELMANN (diretor de Operações)
- ?? “Secretaria do Municipal do Meio Ambiente”
STELA GOLDESTEIN (secretária)
- ?? “Departamento de Aviação Civil”

MAJOR-BRIGADEIRO PAULO ROBERTO CARDOSO VILLARINHO
(diretor de Eletrônica e Proteção ao Vôo)

- ?? “Departamento de Aviação Civil”
brigadeiro Carlos Alberto de Carvalho Fagundes
- ?? “Secretaria Municipal de Planejamento- SEMPLA”
ENGENHEIRO EDUARDO QUIRINO DOS SANTOS
- ?? “Prefeitura Municipal de São Paulo - SGM”
SR. LUIZ ALEXANDRE LARA (assessor de Assuntos Metropolitanos)
- ?? “Ministério Público - Promotoria da Habitação e Urbanismo”
DR. JOÃO LOPES GUIMARÃES (promotor)
- ?? “Departamento de Proteção ao Vôo - DPV”
ROGÉRIO RIBEIRO MACHADO (subdiretor de Informática)
- ?? “Secretaria Municipal de Planejamento - SEMPLA”
SR. AREF SAAB (Departamento do Uso do Solo)
- ?? “Ministério Público”
DR. MÁRIO LUIZ SARRUBO (promotor)
- ?? “Secretaria Municipal da Habitação - SEHAB”
SR. EDSON PASSAFARO
(secretário executivo da Comissão Permanente de Acessibilidade ligado à SEHAB)
- ?? “Sindicato dos Taxistas”
SR. NATALICÍO BEZERRA (presidente)
- ?? “Representantes dos pontos de Taxis mantendo do Aeroporto de Congonhas”
Sr. JONAS SANTANA BORGES (presidente)

3.a) Definição e Competência de cada entidade

I-) “ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PARENTES E AMIGOS
DAS VÍTIMAS DE ACIDENTES AÉREOS”
- A B R A P A V A A -

INTRODUÇÃO

Esta Associação representa os interesses das famílias de vítimas de acidentes aéreos e a segurança para os usuários do transporte aeroviário; e tem por representante oficial a respeitável pessoa da **Sra. SANDRA ASSALI, presidente em exercício.**

No dia 31 de outubro de 1996, o Vôo 402 da TAM saiu de São Paulo com destino ao Rio de Janeiro e caiu sobre uma rua de um bairro residencial matando 99 pessoas, sendo 89 passageiros, 6 tripulantes e 4 pessoas em solo. Além das vítimas fatais, o acidente destruiu muitos planos, sonhos, expectativas e projetos de vida. Deixou órfãos mais de uma centena de filhos (crianças, em sua maioria, e jovens).

Chocados com a notícia da perda de seus entes queridos, nas horas e dias que se seguiram ao acidente, além da dor, os familiares se defrontaram com uma outra tragédia:

- o despreparo (não só da Cia. Aérea como dos serviços essenciais de socorro emergência)
- a improvisação (falta de preparo, estrutura e experiência para esse tipo de situação)
- as contradições quanto as responsabilidades legais e administrativas da estrutura do transporte aéreo no País e a total ausência de assistência às famílias das vítimas. Assumindo tarefas que deveriam ser de responsabilidade da Cia. Aérea e do governo brasileiro, as famílias envolvidas descobriram um outro mundo da Aviação; sendo ele:
 - falta de segurança (manutenção e treinamento)
 - falta de preparação adequada para apoio pós-acidente
 - falta de transparência nas investigações do acidente
 - falta de informações adequadas na preparação do Relatório Final

- As famílias tiveram de:
- reconstruir suas vidas (financeira e psicologicamente)
- buscar apoio voluntário (escolas e assistência médica)
- estar diretamente vinculadas ao Órgão responsável pela elaboração do Laudo para que o mesmo fosse finalizado
- contar com o apoio de deputados estaduais para poderem ter acesso parcial na elaboração do Inquérito Policial
- procurar, insistentemente, a quem cabiam as responsabilidades pelo acidente, assegurar e garantir seus direitos para as indenizações (prazos para a Justiça, etc.)
- Até que se defronte com situação semelhante, não se dimensiona, até hoje, no Brasil, o tamanho dos entraves a que são expostas as famílias que, de um momento para o outro, se vêem envolvidas numa situação extremamente difícil, delicada, associada à dor que, horas e dias após uma terrível perda, não são poupadas em momento algum
- A existência da ABRAPAVAA foi essencial pois somente após sua fundação foi possível cobrar responsabilidades. A partir desta data - maio/1997 - foram marcadas audiências com autoridades do Governo, Órgãos responsáveis pela elaboração do laudo, pareceres, inquéritos e inclusive o Relatório Final do Acidente
- A partir do momento que se começa a conviver com os meandros da Aeronáutica, nós, usuários da aviação, temos como receptividade uma forte retração em trazer aos interessados os reais esclarecimentos a respeito de um acidente aéreo
- No Brasil, para se saber o motivo da queda de uma aeronave é necessário que seja emitido um "Relatório Final" por parte do CENIPA - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos. Nesse relatório são relacionados os eventos técnicos e humanos que causaram o acidente, uma vez que o mesmo não aponta culpados e, apenas e tão somente, recomenda as empresas envolvidas sobre os problemas verificados e que devem ser prevenidos no futuro.
- Em paralelo a Investigação do CENIPA, é elaborado o Inquérito Policial pela Secretaria de Segurança do Estado, que questiona todas as situações, desde o momento do acidente incluindo, aeroporto, equipes de

manutenção, técnicos e depoimentos de todos os envolvidos na situação vivenciada com a aeronave

- Esse “Inquérito Policial” depende da finalização do “Relatório Final” para poder conciliar as informações técnicas sobre os fatores da queda, com os depoimentos de técnicos e de testemunhas dos eventuais problemas que possam ter culminado com o evento
- Porém, no Brasil, para conclusão de um Relatório Final “não existe prazo fatal” mas, inacreditavelmente, o prazo para se recorrer à Justiça por uma Ação Indenizatória é de dois anos estipulado no CBA, contados a partir da data do acidente. Sendo assim, a Associação viu-se na obrigação de recorrer a instâncias superiores para conseguir ter acesso ao mesmo. Foi solicitado ao Ministério Público de São Paulo, através do procurador geral de Justiça naquela época - 1998, Dr. Luiz Antonio Guimarães Marrey - que entrasse com um Mandado de Segurança no Superior Tribunal de Justiça de Brasília para o Ministério da Aeronáutica fornecer o Relatório Final Completo aos familiares. E assim foi feito. Por 8 votos a 0 o Tribunal decidiu que em um mês, a contar daquela decisão, o ministro Lélcio Lobo deveria fornecer o Relatório Final
- Mas não foi o que aconteceu. Foi necessário que a ABRAPAVAA sensibilizasse a mídia, expondo mais uma vez as famílias (viúvas, filhos, pais e irmãos) em novas passeatas, movimentos, discursos e entrevistas em rádios, jornais e tevês, para que, após oito meses de descumprimento da ordem judicial e no último mês do prazo final estipulado pelo CBA o Relatório Final fosse entregue
- O CBA - Código Brasileiro da Aeronáutica propicia risco zero para as empresas que são amparadas por adequados contratos de seguros a baixos custos, prevalecendo-se do total desamparo dos passageiros e de seus dependentes. A legislação é tão absurda que os parentes das vítimas para receberem uma indenização adequada, têm de provar em juízo que a companhia agiu com dolo ou culpa grave
- Como a ABRAPAVAA acompanha vários casos de Acidentes Aéreos já se tornou “lugar comum” ouvir das famílias envolvidas enérgicas críticas sobre o “abandono” a que ficam expostas após um acidente aéreo e a terrível constatação de que para receberem uma indenização terão pela frente pelo

menos de 15 a 20 anos de luta na Justiça, quando, pelo princípio da “Responsabilidade Objetiva”, previsto no Código de Defesa do Consumidor, não há o que se discutir, ou seja, quem vendeu aquele bilhete aéreo e se comprometeu em contrato de levar alguém de um ponto a outro é, em princípio, quem vai arcar com o pagamento da indenização; será portanto a Cia. Aérea emitente do bilhete. Todas possuem seguros e após a conclusão das provas sobre quem é(são) realmente culpado(s), estes irão ressarcir a Cia. Aérea caso ela não seja a responsável pelo acidente ou participar das indenizações com seu percentual de culpa, o que não acontece no Brasil

- Em entrevista fornecida ao site “Portal do Direito”, em setembro/2000, a Dr^a Andréa Pellegrino, especialista na área de “Defesa do Consumidor”, disse que em um acidente aéreo existe uma relação de consumo de todas as vítimas, indiretas e diretas. Não se discute de quem é a culpa pois o Código se baseia no risco do negócio, ou seja, quando o empresário (pessoa jurídica) entra no mercado e oferece produtos ou serviços ao consumidor, ele está assumindo “um risco”
- Até pouco tempo atrás, as Cias. Aéreas tentavam se eximir de responsabilidade. Hoje não há mais essa postura, pois o consumidor está mais atento face o entendimento da Justiça pela “culpa objetiva”
- Hoje, no Brasil, o que é oferecido como “indenização” por perda de vida humana, obrigado por Lei com a denominação de Seguro Obrigatório, é o aviltante valor de 3.500 OTN’s (Obrigações do Tesouro Nacional), o que não chega a R\$ 80.000,00 - isso sem levar em consideração idade, se casado, quantos filhos, salário, profissão, dependentes, etc. Portanto, existe a necessidade urgente da mudança do Artigo 257 do CBA, que estipula esse valor indenizatório para um valor mínimo de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais) a serem pagos no prazo máximo de 30 dias após o acidente, sem que esse pagamento implique em qualquer nulidade da Ação Indenizatória
- Um exemplo recente a esse respeito e como Lei é aplicado nos Estados Unidos e Europa, é o caso da queda do Concorde da Air France, em 25.07.2000, quando faleceram 109 pessoas a bordo e 4 em terra. Em um mês as famílias foram indenizadas pela Seguradora da Air France, independente de como estava o andamento das investigações sobre as reais causas daquela aeronave. As famílias foram indenizadas com valores

que variaram de US\$ 600.000 a US\$ 1 milhão de dólares (conforme cada caso), valores esses estipulados na Europa

- Um mês depois, por volta de 20 de agosto, soube-se que o que ocasionou o acidente foi uma peça de metal que se desprende do trem de aterrissagem de um DC-10 da Continental Airlines e que furou um dos pneus do Concorde, levando ao acidente. Portanto, a partir dessa data, a Air France entrou com um Processo contra a Continental Airlines para ser ressarcida pelas indenizações pagas
- A ABRAPAVAA foi convidada a participar, em 1999, do “Congresso Mundial de Assistência às Famílias de Acidentes Aéreos”, em Washington, organizado pelo NTSB-National Transportation Safety Board e pelo “Family Affairs”- órgão que em 1996 passou a ser Lei nos Estados Unidos para amparo às famílias que passam por experiências semelhantes às brasileiras. Porém, tendo esse órgão a possibilidade de exigir, não só da Cia. Aérea como das autoridades competentes, que sejam cumpridas as responsabilidades por um acidente aéreo
- Nesse Congresso a ABRAPAVAA expôs o Caso do Vôo 402 da TAM, teve acesso à LEI que vigora nos EUA com várias informações e procedimentos que, adequando-se às Leis Brasileiras, pode e deve ser aplicada em nosso País
- Portanto, fica clara a necessidade de ser criado um Órgão de Assistência às Famílias de Acidentes Aéreos no Brasil, que faça parte da nova ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil - e que esteja de acordo com os padrões internacionais, uma vez que nos EUA verifica-se a grande preocupação e preservação para com os familiares envolvidos em todos os trâmites burocráticos pós-acidente. Por isso esses procedimentos são “obrigatórios” e, caso não sejam cumpridos, estão expostos a multas extremamente onerosas para a Cia.Aérea
- Conforme entrevista fornecida pelo brigadeiro Mayron S. Pereira, do Departamento de Aviação Civil - DAC, "os desastres aéreos podem ser reduzidos se as Cias. Aéreas investirem mais na Segurança de Vôo, na atualização constante de seus pilotos, reciclagem dos mesmos e manutenção regular das aeronaves, pois o tráfego aéreo mundial vem crescendo por volta de 8% ^{aa} e, por sua previsão assustadora, em 2010,

teremos um acidente aéreo “grave” a cada 10 ou 15 dias”. E em sua fonte de informação acrescenta que o Brasil tem hoje, a cada milhão de decolagens, 1.6% de desastres aéreos graves contra 0,5% nos Estados Unidos

Segue Anexo o Projeto da ABRAPAVAA para discussão e apreciação junto à Comissão que analisa o Projeto de Lei da ANAC, sobre a criação do “Órgão de Assistência às Famílias”, nos moldes do “Family Affairs” americano.

CONCLUSÃO

Preocupados com a Segurança Aérea em nosso país, principalmente na cidade de São Paulo, a ABRAPAVAA, na pessoa da Sra. Sandra Assali, acompanhou os trabalhos desta Comissão assiduamente, tendo colocado como fatores relevantes acerca da segurança no Aeroporto de Congonhas os seguintes pontos:

Baixos salários e condições de trabalho precárias dos Controladores de Vôo;

Tráfego Aéreo saturado em horários de pico; revisão das prioridades;

Segurança Aérea deve ter maiores investimentos sobre si a título de renovação, com cursos, atualizações, treinamentos, etc.;

Fiscalização aumentada;

Manutenção de aeronaves, com fiscalização séria e imposição de multas altas.

Uma das sugestões apresentadas foi a possibilidade da transferência de pousos e decolagens de aviões de pequeno porte (monomotores e bimotores) para outro Aeroporto da cidade, por exemplo para o Campo de Marte, que deveria ser objeto de investimentos no sentido de receber volume maior daqueles tipos de aeronaves.

II-)“AMAM - ASSOCIAÇÃO DOS MORADORES E AMIGOS DE MOEMA”

DESCRIÇÃO

Esta associação representa os interesses dos moradores e do bairro de Moema propriamente dito; e tem por representante oficial a ilustre figura da senhora **presidente em exercício, D. LYGIA VERAS DE FREITAS HORTA.**

Através de manifestações pessoais, durante os trabalhos desenvolvidos pela Comissão, bem como por documentos trazidos à colação, referida associação informou dos principais problemas enfrentados pela população da região ao redor do Aeroporto de Congonhas; declinados na sequência:

ADENSAMENTO

Como é do conhecimento de todos, existe grande aglomerado de prédios altos na região do Aeroporto de Congonhas, principalmente em Moema, bairro vizinho que é corredor do cone de aproximação das operações de vôo das aeronaves para pouso e decolagem. Referida situação expõe aeronaves, passageiros, tripulantes e moradores aos perigos que a construção indiscriminada de prédios traz, em consequência da autorização concedida pela PMSP através de sua Secretaria de Habitação. A solicitação é de que haja proibição rigorosa na construção de edifícios que desrespeitem os padrões exigidos pela segurança; que as operações urbanas, interligadas ou outras operações possíveis que facilitem o adensamento de edifícios com o objetivo de privilegiar e favorecer determinados grupos cooperativos sejam proibidos nas regiões onde possa atingir a segurança do Aeroporto e dos bairros vizinhos.

É de suma importância a preservação das zonas um, como fator de impedimento de adensamento por edifícios, como o Planalto Paulista, Jd. Novo Mundo, Campo Belo, Brooklin Velho, parte do Jabaquara, e outros bairros, como proteção à ganância especulativa das imobiliárias e construtoras que não

preservam a qualidade de vida da população, mas sim, seus próprios interesses.

TRÁFEGO AÉREO:

A associação solicita ao DAC a diminuição do tráfego aéreo, com a retirada de aviões de pequeno porte e dos helicópteros, de Congonhas transferindo-os para Cumbica.

POLUIÇÃO SONORA:

Há a reivindicação da obrigatoriedade do FAM – Aparelho Redutor de Ruídos nas turbinas dos aviões; vez que, o barulho excessivo acima dos decibéis permitidos, pode provocar inúmeras doenças, bem como, prejudica o aproveitamento escolar nas escolas da região, e também , aos doentes dos Hospitais que funcionam próximos ao Aeroporto de Congonhas.

POLUIÇÃO AMBIENTAL:

Com o excesso de tráfego aéreo houve o conseqüente aumento da poluição ambiental, com a descarga de resíduos de combustível. Necessárias se fazem medidas de contenção, controle e fiscalização por parte dos entes responsáveis.

CONCLUSÃO:

As solicitações conclusivas da Associação direcionam-se para a diminuição de passageiros/ano e o não aumento como previsto pelo DAC, diminuindo o número de aeronaves em trânsito, limitando apenas para a ponte aérea os vôos de Congonhas, como era no início dos anos 90, oportunidade em que o número de passageiros era em média de três a quatro milhões/ano e não 11 milhões/ano como agora - e com previsão de aumento.

III)"MOVIBELO - MOVIMENTO CAMPO BELO"

O Presidente é o Sr. Antonio Cunha, que apresentou a manifestação a seguir compilada:

Este dossiê tem por objetivo revelar uma radiografia abrangente da problemática envolvendo a questão aeroportuária em São Paulo, focalizado na questão representada pela sinistra existência do porta-aviões Congonhas, quando analisado sob o ponto de vista das condições de segurança das operações do tráfego aéreo em geral naquele aeródromo.

Para realizar essa missão é necessário percorrermos, antes de mais nada e como manda a boa técnica científica, um caminho introdutório histórico que nos forneça um rol de informações suficientemente abrangentes para uma sólida e completa compreensão da referida problemática.

Assim, de maneira geral, podemos iniciar nossa análise pela crítica ao modelo desenvolvimentista brasileiro que sempre teve no seu setor de planejamento um dos pontos nevrálgicos, claramente insuficiente diante dos desafios que deveria enfrentar, pelos mais diferentes motivos e razões.

Neste sentido, o setor do transporte em geral sempre padeceu das conseqüências nefastas de nossa crônica incapacidade de organização adequada de nosso crescimento ou desenvolvimento.

De maneira geral, o transporte em nosso país reflete as contradições e deformações que caracterizam o substrato político de nossa nação, revelando na prática as seguintes distorções:

- 1)Falta de unidade de comando com os diversos subsectores em que se divide transporte "planejando" autonomamente seu desenvolvimento.*
- 2)Ausência de planejamento integrado de longo prazo, limitado, quando muito, aos horizontes de um mandato legislativo, muito embora se estabeleçam, na teoria, prazos de abrangência de 20 ou 30 anos.*

3) *Prevalência de medidas pontuais, isoladas e desconecta das na realidade oferecendo apenas paliativos e fatos episódicos para problemas estruturais.*

4) *Ausência de uma visão de conjunto baseada na totalidade e universalidade hierarquizada e integrada de todos os modais de transporte.*

5) *Presença acentuada de soluções de improvisação que atendem situações emergenciais e localizadas sem o retorno a um sistema integrado e estruturalizado.*

6) *Favorecimento de setores corporativos do grande capital (exemplo: exportadores) em prejuízo da integração nacional e seu desenvolvimento equilibrado e abrangente.*

7) *Deformação da matriz do transporte, com nítida prevalência do cartel rodoviarista.*

8) *Domínio de oligopólios operativos em cada área modal não estatal. No contexto acima apontado, o setor do transporte aeronáutico também revela uma seqüência de erros, desvios e distorções que, ao longo de décadas, ergueram um "sistema estrutural" marcadamente deformado e prejudicial aos interesses nacionais na sua totalidade.*

Desta forma, podemos analisar o transporte aeronáutico em nosso país desde o seu incipiente nascedouro, e concluir objetivamente por suas deformações, semelhantemente ao que acima foi exposto para o transporte em geral. Assim, temos:

1) *Administração e controle da política e do gerenciamento do tráfego civil no âmbito da autoridade militar aeronáutica.*

2) *Isolamento e total falta de integração e subordinação do transporte aéreo aos objetivos de uma política geral de circulação nacional.*

3) *Certo grau de insuficiência profissional e crônica deficiência financeira das empresas que operam no setor.*

4) *Caráter altamente elitista, inibindo a constituição de uma malha aeroviária popular, de amplitude nacional, extremamente benéfica no processo de fortalecimento de uma economia sólida, equilibrada e plenamente integrada.*

5) *Infra-estrutura manifestamente insuficiente, incompleta, errada, perigosa e deformada que reprime e inviabiliza a consolidação de um modal de transporte absolutamente ideal - como o transporte aeronáutico - para a circulação de pessoas e riquezas em um país com as características físicas continentais como as do Brasil.*

6) *Estrutura empresarial relativamente oligopolizada, sem a diversidade de um conjunto de empresas de médio e pequeno porte c/ a solidez e a promessa suficientes para a consolidação acima referidas.*

7) *Inexistência de uma visão de longo prazo, dentro de uma ampla, meticulosa e abrangente política geral dos transportes aeronáuticos, integrada na política geral de transporte, com a previsão de um conjunto totalmente articulado e hierarquizado de providências, medidas e soluções definitivas e completas.*

8) *Ênfase em soluções meramente obreirísticas, imediatistas e casuísticas, de curto e médio prazos, sem o envolvimento e consideração das necessidades e impactos complementares causados pelo tráfego aéreo, etc.*

De maneira bem ampla, procuramos fixar os delineamentos básicos que configuram, deformadamente, à estrutura dos transportes em geral - e do transporte aéreo em particular - em nosso país.

Como podemos depreender, as distorções estruturais que compõem o perfil básico desses importantes setores de nossa economia são uma conseqüência inevitável da crônica incapacidade de nossas elites em organizar corretamente os vários elementos componentes de nossa estrutura econômica em geral.

Basicamente, a conformação deste específico setor é tipicamente reveladora deste flagelo, uma vez que se enquadra cabalmente dentro das características

dessa mesma elite, que submete a nação aos seus desígnios específicos. Assim, percebe-se claramente neste caso particular a prevalência de interesses corporativos a explorar - no mau sentido - este importante setor em benefício próprio, realizando uma "obra" marcadamente improvisada, pontual, casuística, fragmentada, deformante , desconjuntada , desconectada , sem nexos político orgânico, hierarquizado e integrado.

Neste sentido, uma vez delineadas as características do transporte em geral - e do transporte aéreo, em particular - passamos ao 3º nível de nossas considerações, que dizem respeito, especificamente, à questão da infraestrutura aeroportuária de São Paulo - leia-se Congonhas - principal polo gerador de tráfego do país.

A história da evolução da referida infra-estrutura na área terminal de São Paulo é um exemplo particularmente frisante que revela, com nitidez, a presença dos elementos acima mencionados, os quais caracterizam eternamente a absoluta incapacidade de nossas autoridades em tratar e implantar políticas verdadeiramente públicas, completas, abrangentes e equilibradas.

Os aeroportos de São Paulo são exemplos lamentáveis da incompetência visceral e da incapacidade em planejar com correção, espírito público e previsão todas as medidas e providências que realmente atendam às necessidades de setores tão importantes como o do transporte aéreo.

Podemos então radiografar esse verdadeiro "estilo" inclinado incorrivelmente para o erro, através de uma análise histórica da mentalidade "desenvolvimentista" da infra-estrutura aeroviária em São Paulo.

O CAMPO DE MARTE

Nos primórdios do transporte aeronáutico, quando já se divisava a extraordinária importância que o mesmo teria no futuro do transporte em geral, houve a necessidade premente de se construir nosso 1º aeroporto. E assim foi feito com a implantação do Campo de Marte, que já foi um exemplo da lamentável falta de mentalidade pública e gerencial que efetivamente não consegue resolver problemas de modo completo e satisfatório.

Assim, o referido aeroporto foi "construído" com a simples montagem de instalações de embarque, desembarque e técnicas absolutamente improvisadas, acanhadas e desconectadas, totalmente insuficientes, mesmo para atender a incipiente demanda de então, na década de 1920.

Como se não bastasse, além dessa já nascente incapacidade crônica de se fazer um projeto completo e integrado, foi aquele aeroporto implantado em uma área de pântanos sujeita a inundações constantes e inevitáveis, que nos expuseram à vergonha de termos um aeroporto que durante 4 ou 5 meses por ano impunha sérias limitações de uso, pois estava constantemente debaixo d'água (!), e que ainda hoje, vez por outra, é vítima desta catástrofe, mesmo com correção do leito do rio Tietê!

O AEROPORTO DE CONGONHAS

Tendo em vista as condições absolutamente insuficientes e precárias de suas instalações, bem como o "detalhe" de suas condições de primeiro e único aeroporto anfíbio do mundo, o Campo de Marte foi sucedido pelo atual aeroporto de Congonhas, logo após aquele ter sido "seqüestrado" pelo governo federal, vitorioso na guerra civil de 1932, aproveitando esta circunstância para, mais uma vez, impor um rude golpe à natural ascendência de São Paulo no âmbito da Federação Brasileira. (Guardadas as devidas proporções, a construção deste aeroporto é em tudo semelhante nos seus erros de concepção e execução a um evento que se daria quase 30 anos após, relativamente à construção de Brasília(!), que se constitui em um típico projeto executado para canalizar o interesse público relevante com o objetivo de engrandecer as burras dos burocratas e das elites deformadas, absolutamente incapazes de alcançar aqueles objetivos sem a organização de esquemas de favorecimento corporativo às custas do patrimônio e do referido interesse público)

O aeroporto de Congonhas fez parte de um ambicioso projeto de urbanização dos arrabaldes da São Paulo de 1930, empreendido pela Cia. Auto-estrada de Interlagos, que pretendia implantar, dentre outros objetivos comerciais,

loteamentos de alto padrão na área em torno da represa de Guarapiranga, onde está o bairro atual de Cidade Dutra e outros ao seu redor, por meio da construção de uma estrada para o acesso a tais bairros, a ocupação comercial lindeira da referida estrada e a construção do mencionado aeroporto de Congonhas, aproveitando a necessidade premente e urgente da implantação de um aeroporto pelos motivos expostos no caso do Campo de Marte.

Como não poderia deixar de ser, baseado na mentalidade política já mencionada, é este aeroporto mais uma vítima daquelas deformidades já sobejamente apontadas que, neste caso, apresentamos os seguintes detalhes:

1)Naquela época, despontava como liderança política o Sr. Ademar P. de Barros que, como seu conhecido grupo político, vislumbrava o potencial altamente lucrativo daquela área absolutamente vazia.

2)Com o desenvolvimento quantitativo da cidade, empresas ligadas ao setor imobiliário passaram a desenvolver projetos ligados ao "planejamento" dos futuros núcleos urbanos que fatalmente ocorreriam em função do já acelerado processo de expansão urbana da cidade.

3)Neste sentido, foi criada a referida Cia. de Desenvolvimento Urbano, inspirada nos moldes da Cia. City, chamada, como vimos, Cia.Aauto-estrada de Interlagos, que se propunha , então , a implantar o projeto de expansão urbana acima descrito.

4)Esta empresa, segundo rumores que circularam na época , teria se aliado ao grupo político inicialmente referido, para facilitar a viabilização do referido projeto, incluindo-se nele a construção do Aeroporto de Congonhas, já então uma necessidade concreta, tendo em vista as restrições físicas, técnicas e políticas apresentadas pelo Campo de Marte, conforme se viu.

5)Com o provável intuito de encarecer a obra e assim aumentar-lhe o lucro, o novo aeroporto teria sido estrategicamente localizado numa região geograficamente imprópria (terreno ondulado), que obrigaria a um trabalho extraordinário consistente na terraplanagem de uma colina para a sua construção, causando significativo impacto em seus custos. Assim, o atual aeroporto foi construído sob a forma de um platô, localizado no alto de uma elevação, provocando, em consequência, um tipo de configuração física intrínseca e incorrivelmente errada, fato este que perdura até hoje, uma vez que nesses 65 anos de existência absolutamente nada foi feito para corrigir - ou minimizar tais defeitos; mas, em compensação, outros problemas que não existiam na época de sua construção foram se incorporando àqueles descritos, agravando decisivamente aquela situação de inegável periculosidade. E nada foi feito! Todas as autoridades assistiram impassíveis ao agravamento daquela situação, numa demonstração peremptória da visceral e incorrigível incapacidade em administrar o que quer que seja! E qual a solução por elas propostas? Incrementar ainda mais as operações aéreas neste verdadeiro porta-aviões! Seria cômico se não fosse trágico!

Sendo assim, passamos de um extremo ao outro. De um aeroporto "anfíbio" (Campo de Marte), construímos um aeroporto "aéreo" tão alto que mais um

pouco, e as aeronaves não precisariam mais decolar. Bastaria que mantivessem o nível após correr pela pista e já estaria na altitude de vôo!

As considerações precedentes nos permitem um entendimento elementar a respeito desta inquietante e seríssima problemática representada pela estrutura aeroportuária de São Paulo. Esta última parece se caracterizar, como se vê mais adiante com mais detalhes, como um típico exemplo de uma crônica incapacidade de certos setores de nosso governo em elaborar planos abrangentes, completos e eficazes de solução para os problemas concretos que apresenta a nossa sociedade. Assim, nenhum setor de nossa sociedade pode ser apontado como plenamente organizado e resolvido, posto que são invariavelmente mal planejados, mal feitos, mal estruturados, incompletos, errados, defeituosos, casuísticos, pontuais, desagregados, desconjuntados, etc.. Parece-nos que temos um especial talento para a incompetência, por força, dentre outros motivos, da eterna inclinação para o favorecimento de interesses localizados que, por isso mesmo, nunca alcançam o interesse público completamente, resolvendo qualquer problema de modo absoluto e terminativo. As soluções são sempre parciais, incompletas e insuficientes, ditadas geralmente por necessidades imediatas e pontuais, gerando outros problemas adicionais que só agravam a situação, retro-alimentando-a com necessidades complementares que são "resolvidas" pela mesma lógica da improvisação e do casuísmo. E o problema se torna crônico, produzindo permanente frustração e inegáveis prejuízos e distorções que só se avolumam com o passar do tempo. Congonhas, um exemplo disso; e junto com os outros 3 aeroportos da área terminal de São Paulo nos permitem uma conclusão lamentável sobre a nossa situação aeroportuária. Assim, temos 4 aeroportos; e todos eles têm erros graves e insanáveis que nunca poderão propiciar sua utilização à plena carga com segurança, gerando por isso mesmo, uma "saída" para o atendimento de todas as necessidades de tráfego por meio da "forçagem" de soluções improvisadas e perigosas, produzindo tensões e agravando o problema ainda mais. (Como exemplo comparativo, Nova York tem um tráfego aéreo quatro vezes maior que São Paulo, porém, consegue atendê-lo razoavelmente com apenas três aeroportos de grande porte, suficientemente dimensionados e adequadamente construídos e operados). O aeroporto de Congonhas, portanto, nada mais é do que um reflexo do fracasso sistemático em se encaminhar soluções completas e definitivas para esta problemática. È então usado hoje para esconder, disfarçar e compensar os erros e desacertos do passado, provocados pelos eternos interesses corporativos que, por isso mesmo, são intrinsecamente incompatíveis com o verdadeiro interesse público. Sua utilização segue esta linha deformante e alienada que se pereniza na sistemática contemplação unilateral daqueles interesses, produzindo o agravamento de suas contradições internas insolúveis. Representa ele o pivô - ou pedra angular - de um sistema monstruosamente deformado, que se quer agravar ainda mais em função dos erros que aquele corporativismo gerou e do qual é um inescapável prisioneiro.

Dos 4 aeroportos da área terminal de São Paulo é ele, indiscutivelmente, o pior de todos; e é exatamente o que mais sofre pela intensificação das deformidades acima explanadas. Qualquer solução que se queira dar à questão aeroportuária deve ser condicionada, então, por uma dolorosa "hora da verdade", se quiser, realmente, reverter as aberrações contidas nesta problemática aeroportuária, de maneira definitiva e terminativa. Caso contrário, só se agravará, tornando-o insolúvel.

Isto posto, passaremos a uma análise descritiva e objetiva da situação e das características físico-urbanísticas do nosso principal problema aeroportuário, representado pela configuração físico-operacional do aeroporto de Congonhas. Assim, de acordo com as considerações que foram feitas nas páginas anteriores, podemos já inferir um enquadramento básico sobre a referida configuração físico-operacional do mesmo aeroporto. Este verdadeiro porta-aviões foi lamentavelmente construído de maneira claramente errada, apresentando vícios estruturais insanáveis que, à vista dos rigorosos e implacáveis parâmetros de segurança operacional, determinariam o seu imediato e definitivo fechamento.

De modo bem amplo e sucinto seus principais defeitos são:

1)FALTA TOTAL E ABSOLUTA DE ÁREA DE ESCAPE

As áreas de escape se constituem de uma faixa de terra situada no prolongamento da pista, com razoável comprimento (em torno de 500 ms.) e largura superior à da pista (100 ms. para cada lado em relação ao eixo central da referida pista), geralmente coberta com grama resistente, construída no mesmo nível da mesma pista, sem nenhum obstáculo rígido implantado na sua área total, em ambas as cabeceiras. Este é um elemento da estrutura física de segurança absolutamente indispensável e presente em todos os aeroportos realmente modernos em todo o mundo. Sem a sua existência, qualquer aeroporto construído agora não é oficializado ou só opera em condições de severas restrições, tornando-o inadmissivelmente subutilizado. Sua existência é absolutamente necessária para assegurar chances razoáveis de eliminação das horríveis conseqüências de acidentes aéreos de graves proporções, que fatalmente ocorreriam nesta magnitude em tais condições de ausência de área de escape, nos momentos críticos das operações de vôo em geral, especialmente compreendidas nos instantes finais dos procedimentos de pousos e decolagens. Estes momentos são absolutamente nevrálgicos em qualquer vôo, onde a ocorrência de qualquer grave problema técnico não enseja condições operacionais e de tempo e espaço para a sua correta eliminação. Neste caso, então, tal área, usada em emergência para a interrupção forçada do vôo, a qual se dará nas seguintes circunstâncias:

1-)POUSO

Antes do Pouso. Neste caso, os segundos finais de uma aproximação são absolutamente dramáticos. Caso ocorra um grave problema que impeça a sustentação da aeronave, em condições precárias ainda poderá realizar uma aterrissagem forçada ou queda controlada exatamente nesta área de escape, a qual, por ser configurada como acima descrita, oferece condições razoáveis para a finalização do vôo, com uma desaceleração gradual e provável resistência da cabine de passageiros ao choque em área sem obstáculos. Estas são as condições minimamente necessárias para a atenuação das conseqüências desta trágica ocorrência.

Depois do Pouso. Neste caso, a aeronave executa uma aterrissagem mal sucedida e descontrolada. Assim, na impossibilidade de uma arremetida de emergência para voltar a pousar em outro momento com mais segurança, a aeronave só terminará esta operação após a pista, situação esta que se resolve por meio da utilização complementar da área de escape para a conclusão da aterrissagem mal sucedida, nas mesmas condições descritas no item anterior.

2) DECOLAGEM

Neste caso, a partir do ponto de decolagem, a ocorrência de falha grave que impeça o piloto de reverter tal manobra, tendo que interrompe-la, não lhe dá outra opção a não ser a de prosseguir inexoravelmente. No entanto, com pistas compridas e áreas de escape, teria ele espaço mais do que suficiente para realizar a referida interrupção com razoável segurança.

No caso do Aeroporto de Congonhas a referida área de escape simplesmente não existe, impondo condições draconianas de pouso e decolagens, sem qualquer alternativa suplementar de que se possa lançar mão em caso de emergência aguda como esta. Não tem a menor chance, a não ser a de escolher o telhado onde pousar !

Assim, nas condições de decolagem como acima descritas, o piloto não terá outra alternativa a não ser prosseguir com a mesma, como dissemos, tendo unicamente o fator sorte como aliado. Senão conseguir sustentar a aeronave até o retorno ao aeroporto, não terá outra alternativa a não ser precipitar-se na área urbana altamente adensada e abruptamente colocada imediatamente após o término das pistas do referido aeroporto. Sua área de escape, virtualmente zero; ou, então, os telhados das casas e prédios e demais construções existentes na área que seria reservada para aquela finalidade! E o desastre será total e inevitável com a morte de todos sem exceção.

Desta forma, encontrará o piloto uma área absurdamente adensada, como dissemos, com a presença agravada de vias arteriais de alarmante fluxo de tráfego, postos de gasolina, escolas públicas e particulares, prédios de apartamento, escritórios, depósitos em geral, linha de transmissão de alta tensão, estabelecimento do tipo shopping center, etc., que se constituem em escandaloso agravante a este defeito fundamental.

3-) PISTAS CONSTRUÍDAS EM PLATÔ

Esta situação absolutamente grave está representada, como já focalizamos, pelo fato de o aeroporto ter sido construído em um platô artificialmente instalado no alto de uma colina! Manda o boa técnica construtiva que as instalações aeroportuárias sejam erguidas em uma planície bem ampla, para que tanto o sistema de pistas quanto suas áreas de escape e envoltórias sejam uma continuação natural de uma ou de outra, de tal forma a assegurar uma amplitude suficientemente folgada, sem obstáculos e acidentes topográficos, para propiciar espaço mais do que suficiente para amparar aeronaves em emergência aguda, nos momentos críticos representados pelos instantes finais das operações de pouso e iniciais, nas operações de decolagem. Em Congonhas isto não existe nem em extensão insuficiente ou em amplitude paliativa. Ao contrário, por ter sido construído em lugar errado - em cima de uma colina teve esta condição agravada pelo fato de que, ao invés de ter sido a mesma desmontada para torná-la a mais próxima de uma planície, foi mantida intacta, com o desmonte de outros morros nas proximidades, cuja terra foi transportada em carrocinhas (!) para formar o referido platô. E, em consequência, portanto, recebeu um aterro plano por cima, o que colocou suas pistas em virtual altiplano. Este, combinado com a falta de áreas de escape e envoltórias, fazem terminar as referidas pistas abruptamente em precipícios verdadeiramente aterradores. Ali, na realidade o avião não decola; é simplesmente catapultado para o imponderável.

Este monumental "degrau", particularmente terrível, como vimos, nos instantes finais do pouso quando, por estar a aeronave em velocidade extremamente reduzida, qualquer falha grave (perda de um motor, correntes descendentes ou transversais de vento, etc.) poder reduzir a mencionada velocidade abaixo daquela mínima de sustentação, com consequente perda de controle - e sua queda ou lançamento do avião de encontro à muralha representada pelas laterais do barranco, em choque frontal, com desaceleração zero, representando morte certa e horrível para passageiros, tripulantes e moradores ao redor, sem exceção. Da mesma forma, em caso de decolagem, não contando com espaço adicional horizontal nenhum após a pista, a aeronave, obrigada a prosseguir sua corrida para a morte, lançando-se subitamente em elevadíssima altitude, suficientes para incrementar paradoxalmente - e por breves instantes - sua velocidade e altura de voo, propiciando-lhe, portanto, um acréscimo no seu potencial de destruição total caso se precipite ao solo, com morte total e inescapável de passageiros, tripulantes e moradores.

04) FALTA DE ÀREA DE SEGURANÇA ENVOLTÓRIA PARALELA ÀS PISTAS

Conforme se pode observar pela documentação gráfica anexa, o alarmante crescimento urbano envoltório, sem a reserva e preservação de qualquer área intermediária, tornou o referido aeroporto um verdadeiro porta-aviões, com a diferença de que, neste caso específico, a água do oceano que amortece a queda dos aviões que operam nos verdadeiros navios-aeródromos, é

substituída por uma ultra-compacta massa de edificações altamente adensadas, com usos imobiliários totalmente proibidos nas proximidades de aeroportos e níveis de verticalização totalmente inadmissíveis na rota de aproximação final de suas pistas. (suprema vergonha: operar em um verdadeiro porta-aviões é mais seguro do que em Congonhas!). Congonhas está totalmente estrangulado pela total ocupação de sua área envoltória de proteção, paralela às pistas, por força do adensamento urbano exagerado, constituindo perigo extremo para aeronaves que, no momento do pouso ou da decolagem, em situação de dificuldade, venham a se descontrolar. Nesta situação, ainda é possível um sobre-planeio da aeronave que, em vista de sua alta velocidade, nas frações de segundos que durar este desastrado sobre vôo, a faria percorrer distância suficiente para estatelar-se na referida área urbana envoltória. Da mesma forma, aviões que se envolvem em decolagens perigosas e que tenham que retornar ao aeroporto novamente, não encontram nenhuma área de entorno livre que possa ser usada para aterrissagens forçadas, caso não consigam realizar com sucesso o referido retorno; e que são a maioria significativa dos casos reais de desastres aéreos conforme comprovado pelos registros históricos deste tipo de acidente. Estas situações são particularmente agravadas quando se analisa o tipo de configuração urbanística em seu entorno, o qual caracteriza basicamente de acordo com os seguintes elementos estruturadores:

1)Alta densidade urbana, tanto horizontal quanto vertical.Não existe nesta área nenhum espaço urbano vazio ou rarefeito de significativas dimensões. Todos os terrenos e glebas estão totalmente ocupadas, sem um único milímetro sequer de folga espacial relevante, como alternância de uma ocupação horizontalmente diversificada e vertical alarmantemente adensada. A presença de prédios de aptos. e escritórios é maciça, dentro e fora da área de aproximação, com significativo desrespeito aos gabaritos e criminosa proximidade de sua concentração junto ao cone de aproximação das cabeceiras das pistas.

2)Elevada presença de imóveis cujos tipos fogem totalmente do padrão admitido para áreas do entorno aeroportuário. Destacam se dentre estes os seguintes exemplos:

a)concentração de mais de 20 prédios de aptos. no Campo Belo a algumas dezenas de metros da cabeceira da pista principal, para o lado de Indianópolis. Presença de antigo prédio de apto. praticamente na frente da cabeceira da pista secundária,

b)12 postos de gasolina nas proximidades das duas cabeceiras (Indianópolis e Jabaquara),

c)Linha de transmissão de energia elétrica de alta tensão da Eletropaulo.

d)Shopping- Center Ibirapuera

e)Escola Municipal de 1º Grau João Carlos S. Fortes.

f)Av. dos Bandeirantes, Av. Washington Luiz e Pedro Bueno (Nas duas primeiras há um tráfego pesadíssimo e intenso de 10 mil veículos/hora em ambos os sentidos, estando, por isso mesmo, permanentemente

congestionada, não servindo como "pista" de emergência em caso de necessidade de uma aterrissagem forçada).

05) PISTAS CURTAS E ESTREITAS

Muito embora o aeroporto de Congonhas tenha sido inaugurado em 1936, as suas atuais instalações - incluindo a pista principal e secundária - foram implantadas em 1955, constituindo-se para a época um projeto arrojado e avançado, calculadas para absorver a crescente demanda pelo tráfego aéreo e o inexorável aumento do tamanho físico das aeronaves. No entanto, mesmo com essas previsões, devemos considerar que, na década de 1940, quando foi feito o projeto, seria impossível prever-se o desenvolvimento da aviação como a conhecemos hoje (as atuais pistas têm hoje 1900 ms. de comprimento - principal - e 1400 ms. - a secundária).

Naquela época, a aviação toda era movida por motores a pistão, que limitavam o desempenho das aeronaves, restringindo-lhes severamente o tamanho, a velocidade e a capacidade de cargas e passageiros. O principal avião daqueles tempos era o DC-3, cuja velocidade média era de 280 km/h e a capacidade para 30 passageiros. Posteriormente, com o avanço da tecnologia foram aparecendo as aeronaves médias, que carregavam em torno de 60 passageiros, c/ velocidade de 450 km/h e, no final, aviões grandes (para a época) com capacidade para 80 passageiros e velocidade média de 500 km/h. Para este tipo de aeronave, as pistas eram razoavelmente extensas para permitir pousos e decolagens com razoável folga e segurança, pois a baixa velocidade e peso daqueles aviões eram perfeitamente equilibradas e compatíveis com o comprimento e largura de suas pistas.

Esta situação durou até o início da década de 1970, quando houve uma guinada irreversível da aviação em geral, no sentido da adoção dos grandes aviões a jato, cuja capacidade de transporte está acima dos 100 passageiros, peso em torno de 50 toneladas e velocidade média de 900 km/h, tornando as atuais pistas perigosamente insuficientes no comprimento e largura para oferecer a segurança necessária para as mencionadas operações de pouso e decolagens.

É público e notório que as mencionadas operações de pouso e decolagem são as fases críticas do voo, principalmente em seus instantes finais, quando a perfeição deve ser absoluta, e qualquer problema grave praticamente inviabiliza soluções adequadas e a tempo de se conter uma tragédia.

Com relação à decolagem, devemos considerar o seguinte: as aeronaves modernas decolam em pistas cada vez mais curtas (entre 800 e 1000 ms. de comprimento), porém, não podemos nos esquecer

que a velocidade média com que tais equipamentos decolam giram em torno dos 250 km/h, bem próxima da velocidade de cruzeiro do principal avião que iniciou a utilização das atuais instalações de Congonhas (DC-3)! Assim, para determinarmos o nível de segurança ideal - ou, pelo menos, razoável - para a concretização perfeita deste evento, devemos levar em conta que tal velocidade ser atingida ha mais ou menos 900 ms. de corrida, significando que, em caso de grave falha súbita e repentina (perda de um motor , estouro de um pneu, pane nas superfícies móveis, pane no reverso , etc.) , combinada pela enorme energia cinética acumulada naquele percurso, não há condições suficientemente folgadas, em termos de tempo de reação do piloto e de espaço de pista restante para uma desaceleração controlada e gradual, para que se realizem os complexos e delicados procedimentos de abortagem de uma decolagem mal sucedida, c/ a segurança e a suavidade que outrora se podiam realizar com razão e tranquilidade. Isso pode ser mais agravado ainda em condições meteorológicas de vento e chuva desfavoráveis. Consequentemente, a exiguidade do comprimento das pistas de Congonhas, com certeza roubarão ao piloto condições mínimas de espaço e tempo para frear com segurança um gigante com 120 passageiros, 60 toneladas de peso total (com pelo menos 5 toneladas de combustível!), a 300 km/h aproximadamente. A sua situação é draconiana, taxativa e terminativa , não tendo ele qualquer alternativa para uma manobra mais refletida e de magnitude atenuada para enfrentar aquela situação.

Da mesma forma, ao pousar em uma pista exígua, as atuais aeronaves o fazem em um ponto de toque que, na prática, já "engoliu" quase 25% da pista, diminuindo ainda mais uma extensão que já é curta (muito embora exista na pista uma faixa de toque, onde o piloto deve contatar as rodas da aeronave, na grande maioria das vezes essa área é ultrapassada, indo a aeronave pousar além daquele limite de segurança). Neste caso, também a aeronave atinge o referido ponto de toque a mais de 250 km/h de velocidade média , o que, combinado com o elevado peso da aeronave, acumula um potencial cinético suficientemente elevado para abreviar dramaticamente as condições de tempo de reação e de espaço linear vital para uma segura e suave desaceleração e parada. Assim, se em condições normais, já está o piloto submetido a um elevado nível de atenção e de alerta este se agravará dramaticamente em condições de emergência.

Em ambas as situações, a pista principal (comprimento de 1900 ms., contra 3400 ms. da de Cumbica!) já enseja preocupações . O que não se dirá da pista secundária, com 1400 ms. de comprimento e que vem sendo escandalosa e criminosamente usada para pousos e decolagens de aeronaves de grande porte (Boeings, Fokkers e Airbus), mesmo em tempo chuvoso!

06) FALTA DE ESPAÇO ENTRE AS PISTAS PRINCIPAL E SECUNDÁRIA

Em aeroportos com duas ou mais pistas paralelas, a devida separação entre ambas é de fundamental importância para propiciar condições de segurança compatíveis com as operações de pouso e decolagens que nelas se realizam.

A necessidade de uma grande distância entre os eixos longitudinais de duas ou mais pistas paralelas é uma consequência da doutrina do espaço vital que deve assegurar excepcional amplitude horizontal sem obstáculos fixos, destinada às referidas operações de pouso e decolagem, bem como em sua área envoltória, sem admitir exceções ou soluções improvisadas, aproximadas ou incompletas. É taxativa; ou existe ou não existe!

Conforme focalizamos no item anterior, para a época em que foi construído - época cronológica e de fase do desenvolvimento da aviação - suas dimensões eram mais do que suficientes para garantir a necessária segurança do tipo médio de aeronave que ali operava. Hoje em dia, muito embora tenha havido avanços significativos na técnica construtiva, nos equipamentos e sistemas de controle do tráfego aéreo, as condições de separação de pista não oferecem mais segurança total para as operações de pouso e decolagem que envolvem uma parcela significativa dos modelos de aviões que operam naquele aeroporto (de médio e grande porte).

Assim, na fase da decolagem, uma aeronave de grande porte atinge elevada velocidade de corrida a qual, combinada com o seu enorme peso, lhe confere, como já apontamos, enorme energia cinética acumulada, necessitando então de grande espaço sem obstáculos para amortecer gradualmente a interrupção daquele procedimento, em casos de grave falha ou acidente que de controle o rumo da aeronave, fazendo-a sair da pista para as áreas de escape laterais que devem acompanhá-las em toda extensão e que também serve de separação entre duas ou mais pistas de um aeroporto. Nestas circunstâncias, o desvio de rota consequente ao referido descontrole só oferecerá seguro amortecimento nos casos acima mencionados, se o espaço entre as pistas for suficientemente amplo para que tal energia acumulada se dissipe gradualmente, sem que a aeronave envolvida nestas circunstâncias invada a pista ao lado, colidindo com outra aeronave de menor porte igualmente em processo de decolagem ou pouso, ou que atinja as instalações de passageiros ou de hangares existentes ao redor daquelas mesmas pistas.

Da mesma forma, no caso de um pouso fracassado que impossibilite arremetidas e resulte em descontrole da aeronave, o resultado será igualmente desastroso, quando envolver aviões de médio ou grande porte que venham a utilizar o espaço vital entre-pistas para realizar o amortecimento e término daquele seu desastrado proce

dimento. Não existindo espaço suficiente em Congonhas, a aeronave envolvida em qualquer uma das circunstâncias acima mencionadas, correrá o sério risco de invadir a outra pista, colidindo igualmente com outra aeronave em procedimento de pouso ou decolagem simultâneas. Tal fato é mais grave quando se sabe que, devido à alta velocidade dos modernos aviões a jato, poderá ele realizar efetivamente um curto sobre-planeio que, como vimos, agravará ainda mais o potencial de atingimento da outra pista e das instalações aeroportuárias próximas, com o inerente agravamento de seus resultados destruidores.

Hoje em dia, devido a esta anomalia - falta de espaço suficiente entre-pistas - as operações simultâneas de pouso e decolagem envolvendo avionetas são permitidas, pois neste caso, a referida distância entre-pistas ainda é considerada suficiente, pois reproduz as primitivas condições de operação para as aeronaves que utilizavam Congonhas no início de suas atividades. Se tais procedimentos envolverem aviões de médio ou grande porte e uma avioneta, tais procedimentos se tornam seriamente arriscados. Quando, porém, temos duas aeronaves de médio ou grande porte envolvidas naqueles procedimentos - e que são a maioria dos casos, quer em número de unidades envolvidas ou em volume de passageiros transportados - os eventos tornam-se claramente perigosos, motivos pelos quais são absolutamente proibidos. Esta proibição tem gerado um perigo adicional representado, nos horários de pico, por uma anormal fila de espera de aeronaves para pousar ou decolar, que se acumulam devido ao gargalo representado por tal limitação, face ao anormal e alarmante número de vôos diários que se utilizam de Congonhas. Assim, prolonga-se desnecessariamente o tempo de vôo, o que, obviamente, também aumenta o potencial risco de acidentes, posto que um avião só é perigoso quando está voando!

Esta anomalia só se agravará com o passar do tempo, na medida em que o tamanho médio das aeronaves aumenta continuamente, tornando aqueles eventos técnicos mencionados - pousos e decolagens - mais limitados e perigosos ainda. Quando o aeroporto foi inaugurado, o avião padrão tinha, como vimos, capacidade para 30 passageiros; hoje, tem capacidade para 120 passageiros em média, com a perspectiva, a médio prazo, de aeronaves com até 200 passageiros!

07) PROXIMIDADE DA ÁREA URBANA DA PISTA SECUNDÁRIA

Como corolário das anomalias acima apontadas, que se detiveram particularmente na análise interna de um defeito específico que existe entre as duas pistas de Congonhas, vamos agora analisar as conseqüências desta verdadeira "promiscuidade edílica" envolvendo os equipamentos e instalações do referido porta-aviões e sua

área urbana envoltória.

Em uma 1ª abordagem, chama-nos a atenção a peculiar situação representada pela promiscuidade da área urbana envoltória do porta-aviões, no seu lado norte, onde está localizada a pista secundária. Esta anomalia está configurada, basicamente, em função das seguintes situações:

a)A pista secundária está praticamente instalada no perímetro norte do aeroporto.

b)Praticamente "colado" à pista de rolagem que acompanha a referida pista, a um distanciamento particularmente alarmante, em face da reduzida separação entre ambas, localiza-se um gigantesco conjunto de prédios administrativos e hangares de companhias aéreas e de manutenção aeronáutica que estão perigosamente instalados na zona ou espaço que deveria estar livre para amortecer pousos e decolagens mal sucedidos. Assim, tal área está praticamente inviabilizada pela referida pista de rolagem e pelas mencionadas construções, o que anula completamente o espaço vital para o amortecimento gradual de aeronaves em procedimentos de pouso e decolagens em situação de emergência, como já sobejamente analisado.

c)Da mesma forma, para fora do perímetro do sítio aeroportuário, encontramos uma ocupação urbana absurdamente adensada, onde não há qualquer espaço desocupado ou rarefeito, com já apontado, que possa amenizar os eventos referidos no final do item anterior. Neste sentido é particularmente chocante a proximidade da já mencionada pista secundária em um ponto, na altura da estação de embarque da aviação executiva, onde o espaço da pista e o casario envoltório se estreita de modo especialmente agudo, tornando o potencial de letalidade de acidentes aéreos naquela área particularmente dramático, agravado pela utilização daquela pista também por aeronaves de grande porte, em operações de pousos e decolagens.

d)Em prosseguimento ao levantamento dos perigos representados por aquela particular situação, bem junto ao já referido perímetro encontramos a av. dos Bandeirantes, com um tráfego hiperintenso de mais de 10 mil veículos/hora em ambos os sentidos, sem nenhuma condição, conforme já mencionado, de ser utilizada como "pista" de emergência, bem como ocupando parte do espaço vital já sobejamente descrito.

e)Por último, logo após aquela avenida, temos uma ocupação urbana igualmente intensa, sem qualquer vazio ou rarefação significativos, perigosamente perto da referida pista, não dando qualquer margem de folga ou tolerância para a absorção amenizada de pousos ou decolagens mal sucedidas, como já comentamos acima.

Assim, nestes casos, não havendo qualquer possibilidade de alternativas emergenciais, o desastre será total e inevitavelmente trágico.

08) LINHA DE TRANSMISSÃO DE ALTA TENSÃO NA CABECEIRA DA PISTA (LADO DE INDIANÓPOLIS) E NAS LATERAIS

Outro grave problema que agrava ainda mais as condições de operação em Congonhas, refere-se à existência de uma linha de transmissão de energia elétrica de alta tensão da Eletropaulo, exatamente na área mais crítica daquele aeroporto.

Esta linha tem sua origem na subestação de energia elétrica da tração, que está instalada nas esquinas das avs. dos Bandeirantes com Luiz C. Berrini. A partir deste ponto, tal linha acompanha a referida av. dos Bandeirantes, sentido Imigrantes, exatamente na linha demarcatória do cone de aproximação da cabeceira de Indianópolis. Sendo assim, a medida em que vai se aproximando do aeroporto, vai também estreitando sua distância entre si e a rota das aeronaves em procedimento de pouso, isto é, vai gradativamente aumentando o perigo de um monumental e aterrador desastre aéreo, na eventualidade do choque de uma aeronave com os fios de transmissão evento este que quase se concretizou quando do último acidente aéreo de que resultou a queda de uma avioneta na rua B. de Aguiar, no Campo Belo, no último dia 07 de julho de 2001.

Não bastasse essa circunstância, nas proximidades da cabeceira de Indianópolis, tal linha de transmissão cruza a rota dos aviões em procedimento de pouso, a poucos metros da referida cabeceira, impondo, portanto, grau máximo de periculosidade em momento absolutamente crucial representado, como sabemos, pelos instantes finais que precedem o toque da aeronave na pista.

Após este ponto, a linha de transmissão prossegue no sentido Imigrantes, margeando o lado esquerdo do perímetro aeroportuário, a algumas dezenas de metros de vários hangares de média e grandes dimensões que, naquela área, abrigam a aviação executiva e geral. Neste sentido, oferece também extraordinário perigo às atividades desenvolvidas naquelas instalações, bem como às operações de pouso e decolagem em geral que se fazem na pista auxiliar, localizada paralelamente à referida linha de transmissão. A mencionar, apenas, que todas as construções acima elencadas devem ser ilegais, uma vez que a legislação estadual proíbe qualquer edificação de vulto como aquelas, a menos de 200 ms. de uma linha de transmissão de energia elétrica.

As conseqüências de um choque de qualquer tipo de aeronave com a referida linha de transmissão resultaria nas seguintes conseqüências:

a) perda total do controle de aeronaves que, em extrema dificuldade, ainda assim poderiam permitir ao piloto algum nível de comando da mesma, suficiente para debelar qualquer anomalia grave ou a minimização de eventual acidente. Naquela situação, a aeronave fatalmente se espatifaria no solo, com a morte certa de

passageiros, tripulantes e moradores.

b)eventuais mortes e incêndios na área de impacto provocados pelo efeito chicote que ocorre quando cabos de alta tensão são subitamente rompidos.

c)terríveis prejuízos econômicos às populações servidas por aquela linha de transmissão, representado por várias horas (ou talvez dias) sem energia elétrica.

09)HANGARES E DEMAIS INSTALAÇÕES AEROPORTUÁRIAS PRÓXIMAS À PISTA SECUNDÁRIA.

Como corolário das anomalias acima apontadas, podemos aduzir mais uma, presente na ocupação dos terrenos contidos nos limites do perímetro norte da gleba onde está instalado o aeroporto.

Até há alguns anos atrás, aquela área oferecia uma faixa mínima de terreno contígua à pista secundária do referido aeroporto, que, muito embora de estreitas dimensões, funcionavam razoavelmente como área de escape das aeronaves que operavam naquela pista, contando, então, com uma faixa de segurança precária, porém livre de obstáculos fixos a qual, em caso de emergência, poderia servir como área de amortecimento de aeronaves descontroladas em operações de pouso e decolagem que saíssem da mesma pista. Nestas circunstâncias poderiam, em certas ocasiões, encerrar os procedimentos de pouso e decolagem com um mínimo de segurança, sem danos mais graves para passageiros e tripulantes.

No entanto, na última década, particularmente, toda aquela faixa foi sendo ocupada por hangares e edifícios administrativos de empresas aéreas em volume e intensidade realmente preocupantes, pois significaram dramática redução da já estreita faixa de escape, reduzindo-a ainda mais e agravando as anomalias já apontadas.

Assim, naquele setor do aeroporto encontramos uma situação de agravamento lamentável e concorrente de uma série de fatores que, ao invés de serem reforçados e elevar os níveis de segurança exatamente para enfrentar o pesado e crescente tráfego aéreo de Congonhas, foram, ao contrário, precarizados, elevando ainda mais o grau de insegurança ali presente. Neste sentido poderíamos relacioná-los da seguinte maneira para reforçar e clarificar o entendimento desta particular anomalia:

a)linha de transmissão de energia exageradamente próxima à pista secundária.

b)conjuntos de edifícios administrativos e de hangares ocupando terrenos da faixa de escape lateral à referida pista.

c)pista de rolamento próxima ao mesmo conjunto de edificações.

d)pista secundária igualmente próxima da pista de rolagem.

e)inexistência de separação adequada entre todos os elementos acima apontados!

10) FALTA DE ESPAÇO ENTRE A PISTA PRINCIPAL E O PÁTIO DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES (Inexistência de pista de rolagem)

Igualmente, como corolário ou desdobramento da análise da questão da exiguidade de comprimento e da falta de separação entre as pistas do porta-aviões Congonhas, podemos apontar mais uma falha grave na sua configuração física, consistente na inexistência de espaço vital suficiente entre a pista principal e o pátio de estacionamento de aeronaves.

Da mesma forma com que anteriormente descrevemos a grave situação representada pela proximidade da área urbana, do sistema viário, da linha de transmissão de energia elétrica e das próprias instalações administrativas e de hangares junto à pista secundária, no perímetro norte do referido porta-aviões, este caso aborda o lado oposto, onde vamos encontrar junto à pista principal o referido pátio de estacionamento de aeronaves.

Como vimos, a separação entre as pistas deve conter um espaço vital sem obstáculos e suficientemente amplo para amortecer pousos e decolagens mal sucedidos, em que aviões descontrolados se desviam ou sobre-planeiam a pista adentrando à referida área, para nela terminar aquelas operações desastrosas, de maneira gradativa e a menos traumática possível. Ocorre que tal espaço vital não deve se localizar apenas na separação interna entre as pistas, pois, como é óbvio, tais circunstâncias acidentais podem determinar que a aeronave se arraste tanto para o lado interno - em direção à outra pista - quanto para o lado externo - da pista principal para o pátio de estacionamento de aeronaves!

Neste último caso, há também um grave defeito envolvendo do aquele porta-aviões, pois a irregularidade no formato e a exiguidade na sua área total e a estreiteza do mencionado pátio de estacionamento, impõem a sua utilização como virtual pista de rolagem, para o taxiamento de aeronaves que se dirigem para as cabeceiras das pistas ou delas para as suas posições de parada. Desta forma, na falta de pista de rolamento adequadamente instaladas, o próprio pátio, usado com esta finalidade, na sua faixa remanescente entre a pista principal e a atual faixa (ou corredor) de estacionamento de aeronaves. Esta situação provoca uma excessiva proximidade entre o referido tráfego de taxiamento e a pista principal, com aeronaves pousando e decolando ao lado da referida faixa de taxiamento, envolvendo aviões em fluxos contrários, o que os coloca em situação de sério perigo de colisões, caso os primeiros se envolvam em situações de descontrole já descritas, com a possibilidade de atingimento não só daqueles aviões no procedimento de táxi, co-

mo também, em alguns pontos em que a própria faixa de estacionamento se aproxima da pista principal (pontos A e B), das próprias aeronaves ali paradas e, em hipótese mais remota, das próprias instalações aeroportuárias em si!

11) TÉRMINO DAS PISTAS EM BARRANCO

Como consequência inerente à situação em que as pistas de aterrissagem-decolagem em Congonhas não têm área de escape com suficiente amplitude no prolongamento de seus respectivos eixos, nas suas laterais e entre-pistas, está o fato de que seu término, seguido por verdadeiros abismos abruptamente constituídos, em ambas as extremidades (lado de Indianópolis e lado do Jabaquara), o que agrava ainda mais a periculosidade do tráfego aéreo nestas condições.

Conforme já foi dito, o porta-aviões Congonhas foi construído por meio de um aterro adicionado à colina onde ele está instalado, o que veio agravar ainda mais tal erro, pois - ao contrário - nestas circunstâncias, dever-se-ia proceder ao desmonte daquela elevação para tornar o sítio aeroportuário o mais próximo possível de uma planície, situação esta ideal para a implantação de uma adequada área de escape.

Ao contrário, agravando ainda mais esta deficiência natural, consistente na construção de um aeroporto no alto de uma colina, acrescentou-se este aterro elevado, o qual acentuou aquelas deficiências, colocando o aeroporto em um plano mais elevado ainda. Como consequência natural, era inevitável que suas pistas terminassem em abismo, o que agrava ainda mais a falta de áreas de escape. Assim, no caso de decolagens, as aeronaves são verdadeiramente catapultadas repentinamente para a imensidão do espaço aéreo, sem qualquer alternativa emergencial. No caso específico das cabeceiras do lado do Jabaquara, tal abismo, particularmente aterrorizante quando se verifica que a sua profundidade, medida a partir do vale da av. Pedro Bueno, que passa em frente àquela cabeceira, em alguns casos chega a mais de 80 m de altura, correspondendo a um edifício de mais de 20 andares.

No caso de aterrissagem, esta deficiência é particularmente problemática tendo em vista a incidência de rajadas de ventos decentes ou laterais que podem incidir em aviões no exato momento em que o mesmo se aproxima dos instantes finais antes do toque na pista. Como sabemos, nestas circunstâncias, a aeronave está totalmente vulnerável a eventos imponderáveis que, uma vez ocorrendo, dificilmente conseguirão ser resolvidos a tempo pelo piloto. Este é o caso acima mencionado, pois ao ser submetido às correntes descendentes naquelas circunstâncias, ou a outros problemas já mencionados (perda de um motor, defeito na superfícies móveis, etc.)

a aeronave pode ser empurrada para baixo, ultrapassando o nível da pista, o que o levará inevitavelmente a se chocar com o já mencionado barranco. Caso houvesse uma área de escape suficientemente ampla e ao nível da pista, as mencionadas correntes descendentes atingiriam a aeronave já enfraquecidas o que permitiria ao avião, mesmo em caso de uma queda inevitável minimizar o desastre, aterrissando na referida área de escape envoltória. O caso de Congonhas é especialmente grave pois, como se viu, há uma combinação trágica de falta de área de escape e de pista terminada em barranco, o que eleva dramaticamente o nível de insegurança que o cerca!

12) FADIGA ESTRUTURAL DE PISTAS E PÁTIOS DE ESTACIONAMENTO

Conforme já dito anteriormente, a construção das atuais instalações aeroportuárias se deram em meados da década de 1950, pelo que tanto as pistas, quanto os pátios de estacionamento, já se aproximam de 50 anos de existência!

Neste sentido, também podemos apontar para uma evolução perigosa da referida estrutura, no sentido de a mesma já se encaminhar para um processo de fadiga, com o conseqüente incremento no grau de insegurança nas operações aéreas ali realizadas. Afinal, todas as estruturas também enfrentam um processo de envelhecimento ao longo do tempo, que as levam fatalmente para uma espécie de enfraquecimento em sua resistência, além de um limite plenamente seguro.

No caso do aeroporto de Congonhas, podemos alinhar os seguintes pontos negativos concorrentes, que nos levam a concluir estarmos aproximando do referido estado de fadiga:

a) envelhecimento das estruturas como um todo pela decorrência de um período de tempo já razoável (próximo de 1/2 século de existência!),

b) qualidade dos materiais e métodos construtivos e tecnológicos já superados, por se tratar de um exemplo típico das construções da década de 1940,

c) tráfego aéreo extraordinariamente intenso em praticamente todo o período de existência do aeroporto, impondo ao conjunto um acelerado processo de desgaste,

d) perspectivas de aeronaves cada vez maiores e mais pesadas, que impõem condições cada vez mais severas e violentas, tanto no momento do toque no pouso, como em sua corrida pela pista (alto nível de vibração), tanto em operações de decolagem como de aterrissagem,

e) construção executada no topo de uma colina, por meio de um aterro artificial.

Por todas essas condições, podemos suspeitar, com alta

margem de razoabilidade, que todo o sistema de pistas e pátios de estacionamento de aeronaves se encontram a caminho de um discreto processo de fadiga, o qual, muito embora possa ser monitorado, guardará, por certos, condições imponderáveis ou vícios ocultos que, em poucos anos, nos levarão a operar em condições preocupantemente inseguras, propícias a desastres graves. Prova disso está na recente iniciativa de substituir a cobertura do referido pátio por outro mais maleável e sofisticado para fazer frente às mencionadas estruturas do intenso tráfego aéreo de hoje e de amanhã.

13) TANQUES DE COMBUSTÍVEIS PRÓXIMOS À ÁREA URBANA E DENTRO DO PÁTIO DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES

Como é do conhecimento de todos, as aeronaves modernas são consumidoras vorazes de combustível, pois a elevada velocidade média com que realizam as operações de vôo impõem às mesmas motores altamente potentes que, para desempenharem suas funções adequadamente, exigem enorme quantidade de combustível, geralmente armazenadas em tanques internos às asas do avião.

Cada aeronave moderna do tipo que opera em Congonhas, exige em média um volume de aproximadamente 10 mil litros de querosene para cruzar os céus em condições de segurança. Por isso mesmo, as atividades de abastecimento dos aviões em Congonhas, quer pela quantidade de combustível que cada aeronave consome, quer pelo alarmante nº de unidades que trafegam pelo referido aeroporto, exige a organização de uma logística de armazenamento e distribuição gigantesca, com instalações suficientemente grandes para conservar volumes apreciáveis de combustível com total e absoluta margem de segurança (mais de 1 milhão de litros).

O atendimento de tais necessidades esbarrará, porém, em problemas extremamente sérios, cuja solução agravará ainda mais as condições sofríveis de segurança daquele aeroporto. As principais questões envolvendo esse específico elemento da estrutura aeroportuária são:

a) Devido à absoluta falta de espaço, as instalações para armazenamento do combustível não encontram condições ideais de localização e de área de proteção envoltória livre, fazendo com que apenas parte do combustível seja armazenada em tanques localizados no final da rua Gal. Pantaleão Telles, cercada de absurda concentração populacional e de hangares, sem nenhuma área circular de segurança. Neste ponto, as possibilidades de uma tragédia de dimensões descomunais são absolutamente reais, pois a explosão de qualquer daqueles tanques, seja qual for o motivo, não dará margem a nenhuma chance de sobrevivência a todos os que residem ou trabalham nas suas proximidades.

b) Igualmente em função dos problemas acima apontados, o restante das instalações acima referidas estão localizadas em área contígua aos hangares de manutenção de aeronaves no aeroporto, muito próximas do pátio de estacionamento de aviões, bem como do trecho de rolamento de aviões rumo à cabeceira do Jabaquara. E o que é mais grave, tais instalações encontram-se nitidamente destacadas do alinhamento dos referidos hangares, avançando aeroporto adentro, agravando ainda mais a insegurança por se aproximarem ainda mais da pista principal de Congonhas!

c) Tendo em vista a absoluta falta de espaço adequado para a armazenagem do total do combustível consumido pelas aeronaves que operam no porta-aviões, há um tráfego adicional de gigantescas carretas-tanques que se abastecem nas bases principais das companhias petrolíferas e que trafegam pelas áreas residenciais altamente adensadas em volta do porta-aviões, expondo moradores e o tráfego veicular a um elevado grau de perigo adicional em caso de acidentes, para levar o mesmo combustível até os tanques de armazenamento de Congonhas.

d) Da mesma forma, para levar o combustível dos tanques de armazenamento até às aeronaves, são utilizados vários caminhões de médio porte que percorrem um incessante e impressionante vai e vem constante, em um pátio absolutamente abarrotado de aviões nas proximidades ora das instalações para passageiros, ora nas proximidades das áreas de manobras e de taxiamento de aviões. Em qualquer circunstância, o perigo é real, pois tanto a intensidade de tráfego - de aviões, de veículos de apoio e dos próprios caminhões-tanque - em áreas congestionadas e de exígua dimensão espacial aumenta o perigo de acidentes, tendo em vista a excepcional periculosidade destes caminhões que, em boa medida, apesar de sua reforçada construção e dos dispositivos de segurança neles existentes, são verdadeiras bombas circulantes cuja potencialidade foi sensivelmente aumentada pelos agravantes acima relatados.

e) Por último, a alternativa de construção de uma rede subterrânea de armazenamento, muito embora seja a solução para os problemas acima apontados, no caso específico de Congonhas, encontra sérios obstáculos à sua realização, pelo simples fato da total ausência de espaços livres, de suficientes dimensões e afastamentos para a sua adequada localização, tendo em vista o total "entupimento" de Congonhas com instalações de toda a ordem e espécie que eliminaram qualquer área suficientemente isolada que possam abrigar aquelas instalações, mesmo subterrâneas. O processo de verdadeira "favelização ou encortiçamento aeronáutico" em que se transformou Congonhas, eliminou qualquer alternativa de solução realmente segura, tornando o problema crônico e insolúvel!

14) INEXISTÊNCIA DE TUBULAÇÕES SUBTERRÂNEAS DE ABASTECIMENTO DE AERONAVES

Como complemento à análise do setor de abastecimento de combustíveis das aeronaves que operam no porta-aviões, temos outro grave problema a apontar nesta nossa análise, qual seja, a inexistência de uma rede subterrânea de canalizações para abastecer os referidos aviões.

Todos os aeroportos modernos de grande volume de tráfego abandonaram o antigo sistema de abastecimento por meio de caminhões-tanques, para substituí-lo pelo sistema acima mencionado.

As razões que determinaram esta mudança não se prendem a motivos de ordem econômica, exclusivamente, mas também a razões ambientais e de segurança, principalmente.

Com relação ao último aspecto, as diferenças entre um e outro sistema são mais do que evidentes, posto que o constante tráfego de unidades que armazenam enormes quantidades de combustível, como vimos no item anterior, podem ocasionar acidentes graves resultantes da explosão de tais veículos, causando enorme estrago e vítimas fatais. Para tanto, adota-se o procedimento moderno de conduzir o combustível por tubulações subterrâneas para evitar o seu transporte por superfície e, conseqüentemente, os perigos acima apontados.

Por outro lado, sob o ponto de vista ambiental, o referido método de transporte pela superfície fatalmente aumenta a poluição e a insalubridade da área, pois o manuseio dos equipamentos e sua exposição contínua a céu-aberto provocam perdas por escoamento ou evaporação residuais, que aumentam a massa de gases tóxicos que se acumulam em uma atmosfera local já, de per si, suficientemente poluída pelos gases das turbinas e de veículos automotores que circulam naquela área.

Desta forma, a construção de uma rede de instalações subterrâneas eliminaria ou atenuaria significativamente tal problema, elevando, portanto, os padrões de segurança e salubridade naquele porta-aviões que, como vimos, não possui a mencionada rede subterrânea, utilizando o método antigo de transporte por superfície.

Por outro lado - e paradoxalmente - a instalação de uma rede subterrânea de abastecimento em Congonhas, especificamente envolveria um perigo adicional representado pela inerente tendência a vazamentos que tal sistema apresenta, o que exigiria obras de elevado custo e sistemas de monitoramento constante para a detecção dos mesmos. Estes, mesmo assim, ocorreriam, sendo agravados em seu potencial de periculosidade pelo fato de produzirem infiltrações do elemento combustível nas camadas subterrâneas do terreno, com o comprometimento possível do lençol freático, bem como pelo possível acúmulo em bolsões mais porosos e sua detonação em casos

especiais. Como agravante, temos a inusitada construção do pátio de estacionamento de aeronaves em direção inclinada às instalações de passageiros, o que vem agravar o referido perigo, pois o escape ou vazamento de combustíveis teria a natural tendência de se dirigir para aquelas instalações, expondo passageiros e tripulantes a um perigo adicional seriamente incrementado.

15) PÁTIO DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES IRREGULAR E PEQUENO.

Conforme já exposto, outra anomalia que agrava a insegurança do porta-aviões Congonhas é o formato, tamanho e disposição física do seu pátio de estacionamento de aeronaves.

Da mesma forma como foi exposto nos itens anteriores, o referido pátio também sofre as conseqüências de ter sido projetado na década de 1940, época em que os parâmetros construtivos para aeroportos eram, obviamente, bem diferentes dos de hoje.

Muito embora possamos afirmar que seus projetistas tiveram o cuidado de pensar no futuro, elaborando um projeto que contem - plasse o avanço da aviação, em termos de crescimento físico de aeronaves, hoje em dia tal previsão já foi totalmente superada. Na - aquela época, para o tipo médio de aeronave, o tamanho do pátio era absolutamente suficiente para o seu estacionamento, que guardava uma proporcionalidade adequada com vastidão daquela área bem como não sofriam o perigo de invasão do mesmo, por aviões descontrolados em operações de pouso ou decolagem. Hoje, porém, devido ao crescimento físico do tamanho das aeronaves - que tem a tendência de aumentar de tamanho ainda mais! - sua área tornou-se proporcionalmente reduzida a um nível perigoso, colocando as aeronaves ali estacionadas ou em taxiamento à mercê de um choque com outras que executem os procedimentos operacionais acima descritos; mesmo porque, conforme já afirmamos, na área em questão - a mais problemática - não há pistas de rolamento especificamente construídas obrigando as aeronaves a usar o próprio pátio como tal - diminuem do ainda mais uma área que já é exigida por sua natureza, e colocando as aeronaves em rolamento perigosamente próximas da principal pista de Congonhas.

Além de ser nitidamente diminuto em área, sofre o referido pátio o agravamento de sua irregularidade no seu formato geométrico, o qual favoreceu o aparecimento de dois pontos críticos de proximidades da pista principal, localizados nas extremidades das primitivas alas de circulação de passageiros, que partem do saguão principal. Nestes pontos, como se viu, o estacionamento se torna perigoso, só permitindo a atracação de aeronaves de pequeno porte, o que agrava ainda mais as restrições espaciais relativas às áreas como um todo, acarretando clara insuficiência de espaço para compa

tibilizar o exagerado volume de aeronaves que ali operam. Estes fatos são claramente evidenciados pela configuração do atual sistema de estacionamento que coloca as aeronaves em uma fileira única, evidentemente espremida e exígua, em frente à estação de passageiros.

16) ÁREA DE ESPERA PARA DECOLAGENS JUNTO À CABECEIRA DE MOEMA

Da mesma forma como anteriormente fixado, as anomalias claramente identificadas naquele porta-aviões produzem, em consequência, outras distorções que agravam ainda mais sua grave insegurança.

Neste caso, a questão envolve a área de espera de aeronaves para a decolagem pela cabeceira de Moema, a qual se situa em posição de extremo perigo, pois encontra-se a pouco mais de 100 ms. da pista principal, nas proximidades da referida cabeceira.

Assim, naquelas condições, qualquer aeronave que ali estacione - como, comum, devido ao inescapável congestionamento de Congonhas, principalmente nos horários de pico - está a um passo de ser atingida por qualquer outra aeronave em procedimento de pouso que, naquelas circunstâncias extremamente críticas, venha a sofrer um problema severo que a faça desviar-se para a direita. Como sabemos, neste momento decisivo e problemático, qualquer que seja a anomalia, há pouquíssimas chances de se corrigir o problema, colocando o choque frontal como altamente provável. Nem se diga que tal distanciamento exíguo é compensado pelo fato de a aeronave tocar na pista a 300 ou 400 ms. da cabeceira, pois não basta considerarmos a questão apenas na sua dimensão vertical-descendente, mas também pela sua dimensão lateral-horizontal, que compõem, ambas, o espaço vital amplo necessário a qualquer operação de pouso com absoluta segurança.

Este problema é mais agravado ainda, quando se sabe que, nos horários de pico, juntam-se em fileira 3, 4 ou 5 aeronaves, o que só potencializa o risco de tragédias em níveis absurdamente elevados.

17) CORREDOR DE ACESSO À PISTA PRÓXIMA À AVENIDA WASHINGTON LUIZ

De igual maneira, como consequência de anomalias focalizadas no item anterior, a necessidade de correção dos erros e distorções físicas contidas no projeto do porta-aviões em causa produziu algumas reformas que agravaram ainda mais tais deformidades.

Um delas, sem dúvida, localiza-se na atual alça de acesso

à cabeceira da pista principal do porta-aviões, pelo lado de Índia nópolis. Antigamente este acesso era feito por uma entrada perpendicular à pista, localizada a 100 ms. da referida cabeceira, o que obrigava aos aviões a taxiarem por aquele trecho até atingir o extremo da mesma cabeceira para, então, realizar um giro de 180 graus e se colocar em posição de decolagem. Com o intuito de economizar tempo, abriu-se esta "variante" que já coloca o avião diretamente no extremo da mencionada cabeceira.

Para realizar este acesso, à referida "variante" foi construída mediante o aterro de uma área contígua à cabeceira, obrigando as aeronaves de grande porte a percorrerem em marcha lenta um trecho que as coloca em uma absurda situação de proximidade de um verdadeiro abismo, a apenas 30 ms. de distância das pistas de tráfego da av. Washington Luiz!

Esta situação também revela um ponto de extraordinário perigo, porque encaixa a aeronave em uma estreitíssima faixa de tráfego, sem qualquer possibilidade de escape ou de manobra de retorno, ou qualquer recurso de emergência quando, por qualquer motivo ou imprevisto, o piloto tiver que providenciar uma solução para um problema grave que ali se manifeste.

Da mesma forma, dada a exiguidade dramática do espaço descrito, qualquer descuido do piloto por uma fração de segundos, já será suficiente para lançar a aeronave precipício abaixo, com a ocorrência fatal do atingimento da av. W. Luiz, seguido de um monumental desastre.

Por último, sendo um aterro artificial, também corre o risco de, por motivos de falha oculta ou imprevista no projeto, ou mesmo por fadiga de estrutura registrar-se o seu repentino esboroamento pela contínua passagem de aeronaves pesadas, com as consequências acima descritas. Evidentemente, este tipo de construção está teoricamente sujeita a esses perigos como qualquer outra; a diferença, porém, está em que a do porta-aviões é taxativa: não oferece qualquer alternativa de que se possa utilizar para minimizar os eventos críticos acima descritos.

18) AGRAVAMENTO DA EXIGUIDADE DO PÁTIO DE ESTACIONAMENTO COM O NOVO EDIFÍCIO DE EMBARQUE

Como complemento àquilo que acima expusemos, referente à exiguidade e deformação do pátio de estacionamento de aeronaves em Congonhas, estamos na iminência de termos essa situação se agravar ligeiramente - e de maneira especialmente preocupante - com a intenção das autoridades aeronáuticas em construir um novo edifício para embarque de passageiros dentro do referido pátio, em frente ao saguão principal. Deste novo edifício, partirão passarelas telescópicas - conhecidas como fingers - que farão a conexão

entre os aviões e o referido edifício, para efetuar o embarque e desembarque de passageiros.

Conforme vimos no item anterior, a exiguidade do espaço vital para o estacionamento de aeronaves já é, de per si, flagrante e vem se agravando a cada ano com o contínuo incremento do tamanho médio dos aviões. Dentro de alguns anos, quando aeronaves do tipo wide-body puderem servir aos vôos regionais, tal desproporção tornar-se-á simplesmente aberrante, havendo mesmo a previsão de possíveis abaloamento de aeronaves no simples trabalho de mão-bras para estacionar ou taxiar.

Ora, se como está já sabemos que o pátio é pequeno tenderá a piorar com a construção daquele edifício, que roubará um pequeno espaço que hoje serve de área de circulação de veículos de apoio . (a situação se agravará ainda mais!) Especificamente falando , a supressão daquele espaço exatamente no ponto mais largo do pátio obrigará o corredor de estacionamento a se aproximar ligeiramente da pista principal, naquele ponto, bem como determinar a utilização do espaço que sobrar (entre a nova linha de paragem e a pista de decolagem) como pista de rolagem, colocando as aeronaves mais próximas ainda à referida pista principal, com conseqüências negativas plenamente previsíveis. Assim, o único ponto onde ainda há um ligeiro alívio nas agruras já sobejamente descritas, ser parcialmente eliminado, somando-se aos demais na sua periculosidade!

19) EXAGERADO VOLUME DE TRÁFEGO AÉREO + CONGESTIONAMENTO DO PÁTIO DE ESTACIONAMENTO

O aeroporto de Congonhas sempre se destacou, desde sua inauguração, por um elevado número de operações de pouso e decolagem, bem como um apreciável volume de passageiros.

Os níveis de operação em Congonhas, no entanto, sempre se mantiveram em um patamar civilizado e equilibrado desde sua inauguração, em 1936, até meados da década de 1980, por força da adequação de sua configuração física diante das características do tráfego aéreo desde o início de suas operações, isto é, o aeroporto foi projetado e construído com uma concepção superdimensionada, como forma de se prevenir para o inevitável incremento daquelas características de crescente intensidade, no aumento físico-operacional do transporte aéreo nas décadas seguintes.

Este evidente equilíbrio manteve-se em bases razoáveis até a referida década de 1980, quando as mencionadas características físico-operacionais do tráfego aéreo romperam aquele equilíbrio , tornando o referido aeroporto definitivamente obsoleto e incompatível com as modernas exigências do transporte aéreo em geral, motivo pelo qual construiu-se Cumbica, seis vezes maior que Congonhas!

Com a inauguração deste aeroporto , o porta - aviões

Congonhas experimentou dramática redução de seu volume de tráfego, que o levou praticamente à sua desativação. No entanto, por força de "misteriosas circunstâncias" combinadas com a crônica incapacidade do Estado em conduzir o planejamento de suas ações, Congonhas voltou a ser paulatinamente reativado, apresentando nesses anos todos um contínuo e "inexplicável" crescimento de sua utilização.

Os referidos níveis de utilização, por sua vez, sempre se mantiveram historicamente em um pico de movimentação de passageiros, em uma média de 4 a 5 milhões de passageiros/ano, capacidade esta ainda razoavelmente passível de ser atendida mesmo em um aeroporto ultrapassado como é Congonhas. Ocorre, porém, que nos últimos 6 a 7 anos, particularmente, o incremento do tráfego aéreo vem se dando em níveis absolutamente alarmantes e despropositados, totalmente acima da capacidade de suporte seguro que um aeroporto naquelas condições pode oferecer. Assim, basta citar que em 1997, o tráfego cresceu mais de 30% e em 1998, quase 15%, em relação aos anos imediatamente anteriores!!!

Tendo em vista que Congonhas deve absorver um tráfego para o qual não está definitivamente preparado para receber, começaram a ocorrer as inevitáveis distorções e deformações inerentes a tal insistência maníaco-obsessiva e que só agravam ainda mais as condições de insegurança acima descritas. Neste específico caso, a alarmante quantidade de aeronaves que nele operam costuma congestionar os céus de São Paulo nos horários de pico, sendo obrigadas a voar em círculos, em altitudes pré-determinadas, às vezes por mais de uma hora, à espera de brechas na fila do tráfego que os permitam pousar; ou - o que chega a ser patético - ficam em terra nos aeroportos de origem, atrasando o vôo, à espera de que o tráfego em Congonhas se descongestione! (DeGaulle tinha razão!)

Aquele tipo de anomalia - vôo em círculos ao redor do aeroporto - era um procedimento do passado que foi eliminado pelo avanço das técnicas de gerenciamento de tráfego e que agora vergonhosamente volta à cena para improvisar uma "solução" para responder às incapacidade das autoridades em dar soluções definitivas para tais problemas. Ao mesmo tempo, agrava as condições de insegurança, porque impõe a um elevado nº de aeronaves um tempo de vôo muito acima do que o normal, expondo-nos, portanto, ao perigo. É lógico que, se em condições normais um determinado vôo dura 60 minutos, ao ter que esperar mais outros 60 minutos, por exemplo, para pousar - quando, em condições normais este mesmo pouso seria direto - seu intrínseco potencial de perigo dobra! (avião só é perigoso quando está no ar!). Fossem respeitados os limites de segurança, as atividades aeroportuárias ali seriam severamente restringidas, a ponto de qualquer aeronave que usasse tal aeroporto nele pudesse pousar diretamente, sem ter que se encaixar em uma fi

la de espera, pairando sobre nossas cabeças, lançando-nos em uma imponderabilidade angustiada e temerosa de um acidente de graves proporções.

20) CONDIÇÕES DE TRABALHO SERIAMENTE DESGASTANTES

É público e notório que, em nosso país, as condições de trabalho da população ainda se caracterizam por apresentar um perfil médio de crônico desrespeito aos seus direitos e normas regulamentadoras em geral. A aviação, sempre gozando de condições ligeiramente acima da média, proporcionou razoáveis níveis de satisfação muito embora bem aquém dos padrões internacionais.

Nos últimos anos, por força da combinação de uma série de fatores, dentre os quais se destacam o agravamento violento das referidas condições de trabalho em geral, por força do predomínio da onda neoliberal que impregna a atual ordem econômica mundial, bem como pela sensível alteração nas características operacionais-mercadológicas que o transporte aéreo vem sofrendo no mundo todo, com particular ênfase em nosso país, os níveis de equilíbrio nas relações de trabalho envolvendo aeroviários e aeronautas sofreram evidente desgaste e sensível mudança.

Uma radiografia das condições de trabalho de ambas as categorias revelam situações preocupantes de precarização que, além de prejudicarem direitos e conquistas trabalhistas, têm uma ligação direta e proporcional com outra questão que não está presente em outros setores da atividade econômica: a segurança do tráfego aéreo. Assim, podemos dizer que há uma íntima e automática relação entre os níveis de segurança e as condições de trabalho envolvendo aquelas categorias profissionais, de tal forma que, fatalisticamente, o agravamento nas condições de trabalho favorece o rebaixamento dos níveis de segurança. Esta circunstância, aliada a condições físico-operacionais claramente insuficientes em um aeroporto como o de Congonhas só fazem agravar e incrementar ainda mais os perigos já anteriormente descritos em Congonhas. Aeronautas e aeroviários são submetidos a condições de trabalho que vão lentamente se tornando mais severas, o que pode potencializar uma situação de sério risco operacional em Congonhas, em particular.

De modo geral, as principais deficiências encontradas neste setor, segundo informações das entidades sindicais que representam as duas categorias acima mencionadas, são as seguintes:

- 1-jornadas de trabalho excessivamente longas e desgastantes,*
- 2-níveis salariais cada vez mais comprimidos e aviltantes,*
- 3-constante ameaças de cortes de pessoal, o que provoca um estado de constante e perturbadora intranquilidade, com a inevitável sobrecarga do trabalho sobre os remanescentes,*
- 4-seríssima situação financeira da maioria das empresas aéreas nacionais, muitas delas à beira da falência, o que, além de*

agravar ainda mais a intranqüilidade das categorias, gera suspeitas entre o público usuário de comprometimento dos padrões de manutenção e de operações de aeronaves,

5-excessiva sofisticação tecnológica que exige em patamares cada vez mais massacrantes, em intensidade e rapidez, um nível de atenção, resposta e envolvimento cada vez mais intenso e estressante,

6-condições preocupantes de trabalho, no que se refere a equipamentos, instalações e ferramental,

7-precarização contratual e previdenciária cada vez mais acentuada,

8-insalubridade e periculosidade lentamente agravadas.

Essas e muitas outras anomalias mais específicas, e que não cabem neste resumo, produzem um evidente quadro de preocupante potencial de agravamento das condições de insegurança intrínseca do transporte aéreo em geral, porque produzem um efeito somatório de eventos negativos isolados que, por si só, não teriam maior gravidade, mas que por integrarem uma cadeia lógica e imbricada de elementos componentes de um sistema único e interdependente, na medida em que vão se generalizando, aumentam as chances de acidentes, os quais em um contexto aeroportuário como o de Congonhas se eleva a níveis alarmantes, muito embora alguns setores apresentem níveis satisfatórios de bom desempenho, o que, infelizmente não é suficiente para a reversão significativa das condições de insegurança aeroportuária em Congonhas.

Esta preocupante negligência doutrinária e esta "estranha" insistência em forçar as condições gerais de tráfego aéreo em Congonhas, em níveis claramente condenáveis, sob todos os aspectos, só pode nos distanciar de um voo seguro e confiável. Isto tem que começar a ser revertido por meio de uma ação articulada que, a partir da contundente regressão da escala operacional do conhecido porta-aviões, combinada com outras providências em todos aqueles outros setores, só assim produzirão condições de voo realmente minimamente toleráveis, porém inescapavelmente inseguras, ainda.

21) (EXTRA) POSSIBILIDADE DE ATAQUES TERRORISTAS

Esta última observação acrescenta um item de insegurança que não estava previsto para integrar este dossiê, mas que a ele se agrega necessariamente em função dos últimos acontecimentos nesta área.

A eventualidade de um ataque terrorista praticado por sequestradores de aeronaves encontrará situação ideal no entorno de Congonhas, tendo em vista sua quase total situação de insegurança.

Devemos lembrar que ações deste tipo são acontecimentos absolutamente aleatórios, de difícil previsão e prevenção, dado seu caráter de real imponderabilidade. Poderá ele ser perpetrado por qualquer pessoa motivada por razões políticas, ou por qualquer um em situação de demência ou até de embriaguez que consiga burlar

os sempre precários dispositivos isolados de segurança, exatamente nos instantes mais cruciais do pouso ou decolagem, perturbando mesmo que de forma não muito aguda o ato de pilotagem por breves segundos que seja, porém o suficiente para colocar a aeronave em situação de risco incontrolável e irreversível. Nesta situação, a existência de um verdadeiro rosário de armadilhas como as que acima elencamos elevará o potencial de morte e destruição a um nível de inexorabilidade máxima, não dando qualquer chance às futuras vítimas.

IV-)“SINDICATO DOS AEROVIÁRIOS”

Sr. **ADEMIR MARTINS** esteve presente aos 11 de setembro na Comissão de Estudos representando o Sr. **UÉBIO JOSÉ DA SILVA presidente do Sindicato dos Aerovários.**

Colocou que o Sindicato não é contra a geração de novos empregos, mas hoje tem por exemplo uma Gol trazendo aviões de Leasing, que até o final do ano contará com aproximadamente 30 (trinta) aeronaves, isso porque já existe uma Vasp, uma Varig, uma TAM, fazendo muitas vezes vôos internacionais para Argentina e decolando para todo este país, saindo de Congonhas.

Face ao número excessivo de vôos, o trabalhador aeroviário é submetido a carga horária excessiva, visto esses aviões passarem por revisões, e por vezes desmontando praticamente toda a aeronave, o equipamento, com prazos de entrega entre 10 (dez) a 15 (quinze) dias. Isso sem contar demissões que ocorrem a fim de enxugar os gastos - e a frota é a mesma. Por exemplo, no passado, a Varig tinha 26.000 (vinte e seis mil) trabalhadores, e hoje, com a redução em todo o Brasil, possui praticamente 18.000 (dezoito mil) trabalhadores.

Quanto a questão do tráfego aéreo excessivo, teve o representante do Sindicato passado por uma situação de risco quando de uma aterrissagem no Aeroporto de Congonhas, onde o comandante lhe falou que a situação estava feia, o tráfego aéreo estava muito intenso.

Os radares de aproximação são obsoletos porque desde a sua entrada para o segmento, em 1972, até os dias de hoje, são os mesmos.

Outro fato a ser abordado é a existência de uma pista auxiliar que poderia ser ampliada, mas talvez traria como conseqüência algumas desapropriações na área. Seria pelo menos uma medida paliativa neste momento. Já ocorreram pequenos incidentes que chegaram à Imprensa, aos jornais, mas existem outros que não chegam à mídia porque os repórteres não têm acesso às empresas.

As Cipas deixam muito a desejar, não por parte do sindicato, mas porque os funcionários que trabalham em Cia sofrem muita pressão por parte das

empresas. Se começam a detectar muitos problemas, e por vezes denunciar problemas seríssimos dentro das empresas, sofrem ameaças do ponto de vista do emprego, visto terem uma pseudo-estabilidade.

Na questão das NRs que são desrespeitadas, o abastecimento dos aviões (NR16) é feito totalmente de maneira insegura em todos os aeroportos. Ex. Se um avião tem vôo marcado para as 13h. o caminhão para abastecimento encosta para o reabastecimento entre 12h e 12h30. para que sejam colocados 25 a 30 mil litros de querosene. Muitas vezes, como no caso da ponte aérea, abastecem com as turbinas ligadas face ao tempo exíguo, e até com passageiros a bordo. Já houve casos em que o equipamento desprende, face a pressão, molhando totalmente o mecânico e o profissional que ali trabalhavam. Produtos altamente cancerígenos, tanto que, ao caírem, imediatamente causam ressecamento. O DAC e INFRAERO não fiscalizam e não autuam as empresas.

Entre a Transbrasil e a Líder existe um posto de reabastecimento com tambores enormes. Não se sabe como pode no entro de São Paulo, numa cabeceira de pista essa situação. Um acidente nesse local praticamente devasta o bairro do Jabaquara e parte do Aeroporto.

O depósito de combustível no aeroporto é totalmente inadequado, é de alto risco, regiões com as favelas envolvendo a base de combustíveis, construindo casas embaixo da plataforma de pouso de helicópteros da Líder, ali do lado de verdadeiros tonéis de reabastecimento, no final da Avenida General Pantaleão. Entregou à Comissão o projeto que foi mandado para Brasília com demais esclarecimentos a respeito dessas questões acima, que passa a ser parte integrante do presente relatório.

V-) “SINDICATO NACIONAL DOS PROFISSIONAIS DA PROTEÇÃO AO VÔO”

Aos 18/09/2001 esteve presente o Sr. **JORGE CARLOS BOTELHO, presidente nacional do Sindicato dos Profissionais da Proteção ao Vôo**, que apresentou algumas questões, a seguir expostas:

O radar é equipamento fundamental, básico de trabalho do controlador de tráfego aéreo.

O equipamento ASR7, o ASR3 e também o utonsom, que é de fabricação francesa, não são velhos, mas a partir de um determinado momento começaram a apresentar problemas em função de peças de reposição, problemas econômicos do Brasil em relação a esses países para trazer peças, o que ocasionou problemas de manutenção.

Então tentou-se uma solução através de uma empresa brasileira ligada ao Ministério da Aeronáutica, e essa solução foi primeiro implantada no Rio de Janeiro, em 1994, ou seja, criou-se uma nova apresentação, um novo sistema de tratamento de dados e de visualização, mas foi mantida toda a estrutura de captação dos dados, antenas, transmissores, fiação, toda aquela parte que gerava a imagem foi trocada. Esse sistema de visualização foi chamado de ESCA 4000. O Sindicato elencou todos os problemas que estavam acontecendo, enviando para Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo.

O tráfego aéreo em São Paulo cresceu numa taxa muito superior ao previsto até pela OACI. Se era previsto no máximo para a América Latina e Caribe 7% nesse período, o crescimento no Brasil foi muito maior.

À média de crescimento do volume de tráfego dentro da terminal São Paulo foi espantosa, foi maior do que qualquer região do mundo.

O Sindicato era contra a instalação desse equipamento aqui, prevendo que poderiam ocorrer problemas seríssimos, no entanto, em 1995, ele foi instalado, só que com o nome de X4000, de certa forma foi pego um defunto e deram uma roupa nova a ele.

Não foram observadas as reivindicações do Sindicato.

A operação em Congonhas é o que está dando mais problema. A comparação é realmente assustadora porque, por exemplo, em comparação a Chicago, que tinha uma média de 100 operações por hora, aqui em Congonhas, num momento de muito tráfego, tínhamos 46 operações por hora, mas é importante ser visto que Chicago tem sete pistas e Congonhas tem duas pistas.

A conclusão diz que a área terminal São Paulo possui um volume de tráfego próximo às mais congestionadas áreas mundiais e o Aeroporto de Congonhas, sobretudo possui movimento horário por pista superior aos dos maiores aeroportos do mundo.

O aumento do tráfego, o controlador não confiando nos equipamentos porque apresentavam uma série de problemas, nesse momento também aparece uma nova política salarial do governo que simplesmente parou, estagnou o salário.

Não só civis como também militares saíram para uma outra atividade, e isso é grave, porque o sujeito trabalha ali por seis ou oito horas um tráfego extenso e sai dali e vai trabalhar em outra coisa, sai de uma atividade estressante e vai para outra e vice-versa.

Isso acarretou um aumento nos erros operacionais, mas erros não graves, mas assustadores. Isso acabou com a saúde desses trabalhadores, o que se constata da análise do relatório na DEPV, através dos afastamentos médicos muitas pessoas se aposentaram porque não tinham mais condições de trabalhar, muita dispensa médica. E outro problema é o fato de ter poucos operadores, o que não permite que se faça reciclagem e outros treinamentos.

No total, o cálculo de deficiência de operadores está em número de 28.

O tráfego na TMA São Paulo, no período de 88 a 99, aumentou em 133%, o número de controladores aumentou 14,86%. Então haveria necessidade de um aumento em torno de aproximadamente 48% do número de controladores.

Quanto a torre de Congonhas, existe essa deficiência de acordo com a própria instrução do Ministério da Aeronáutica.

Conseqüência disso é a carga excessiva de trabalho; aumenta a carga, aumenta o volume de tráfego também, obriga que as posições fiquem acopladas, em outros momentos o controlador tem de trabalhar com o operador e o assistente, no entanto muitas vezes ele não tem o assistente para operação pela falta de operador.

Os controladores não têm plano de saúde, pelo qual a categoria já travou uma grande luta até o momento derrotada. Ocorre que o controlador para operar é igual o piloto, ele precisa de sua carteirinha validada, tanto a de habilitação técnica como o certificado de capacidade física. Ele tem que fazer exame médico uma vez por ano, ou no máximo de dois em dois anos.

Um trabalho da prof. Alice Hitani, da Unesp, constatou que os controladores, tanto civis como militares não acreditam mais que esse quadro possa mudar. Eles perderam a confiança nos equipamentos e nos seus superiores, e isso é muito grave.

A Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo sabe que o posicionamento do Sindicato é pela desmilitarização. É um posicionamento institucional, ideológico que entende não ser um atividade que deva ser militarizada face ao custo, onera graciosamente.

Mas é muito difícil dialogar com o Ministério da Defesa ou com o Comando da Aeronáutica. Resultado: as autoridades fazem suas exposições e depois se retiram sem que haja debates sobre os problemas.

Aqui se encerra a participação do Sindicato dos Controladores de Vôo.

Foi entregue documento à Comissão que passa a ser parte integrante do presente relatório.

VI-) “SINDICATO DOS AERONAUTAS”

O “SINDICATO DOS AERONAUTAS” através de seu **representante em São Paulo, comandante CARLOS CAMACHO - comandante de Boeing 737 e diretor do SNA**; elencou alguns pontos cruciais para que Congonhas torne-se um aeroporto cada vez mais viável para os usuários e menos dramáticos para os moradores do entorno. Elencamos alguns pontos para consideração da Comissão:

1 – TRAFFIC ALERT AND COLLISION AVOIDANCE SYSTEM – TOAS

Poderíamos traduzir “TCAS” como sendo um Sistema para se Evitar Colisões e Alerta de Tráfego entre aeronaves em vôo.

A função do TCAS é a de prover uma separação segura entre aviões em vôo, não dependendo para tanto do apoio dos controladores de tráfego aéreo e das estações de radar.

Os pilotos das aeronaves em vôo teriam, portanto, condição de “observarem-se” uns aos outros através dos respectivos instrumentos instalados nos painéis de instrumentos das mesmas e, com isso, evitem a possibilidade de potenciais colisões.

Essa “independência” dos sistemas de solo é possível por conta de um outro equipamento que emite sinais para as estações de controle de tráfego aéreo instalado em praticamente todas as aeronaves que voem em espaço aéreo controlado. Dá-se o nome de TRANSPONDER a esse equipamento, e o TCAS nada mais faz que “aproveitar” esse “sinal” que, de uma ou outra maneira, será transmitido obrigatoriamente.

No passado, nem todas as aeronaves possuíam tal equipamento – o TRANSPONDER – entretanto, levado pela necessidade de incrementar o fator de segurança de vôo para as aeronaves operando em nosso espaço aéreo, do Departamento de Aviação Civil (DAC) houve por bem tornar obrigatório o uso do mesmo, para tanto, deu aos operadores um relativo prazo para que o instalasse em suas aeronaves que ainda não o possuísem.

A OBRIGATORIEDADE DO USO DO “TCA” DIMINUIRIA SIGNIFICATIVAMENTE O RISCO DE COLISÕES ENTRE AERONAVES QUE SOBREVOAM O ESPAÇO AÉREO DA NOSSA CIDADE

Assim como o TRANSPONDER tornou-se obrigatório, e atualmente nenhuma aeronave está autorizada a sobrevoar nossa cidade se não o tiver, o TCAS deveria ser visto da mesma forma.

Enquanto trabalhadores do setor, em consonância com os usuários, vimos o “prazo” de 2005 dado pelo DAC para que as empresas instalem os “TCAS” distante da realidade que vivemos atualmente. Esse “prazo” deveria ser inversamente proporcional ao incremento do tráfego aéreo observado: quanto maior o tráfego, menor o prazo.

Entretanto, o que nos sugere acreditar é que o DAC está sempre demasiadamente preocupado com a SAÚDE DAS EMPRESAS, em detrimento

da SEGURANÇA DE VÔO, do decremento do FATOR RISCO e dos DANOS que possam causar à cidade que abriga, por exemplo, o Aeroporto de Congonhas.

Não desejamos acreditar que o DAC tenha uma relação incestuosa e complacente para com os empresários do setor, principalmente porque trata-se de uma organização que deve colocar-se, em primeiro lugar, a serviço do público em geral.

Caso o DAC não tome a providência de decrementar essa data-limite de 2005 para a obrigatoriedade do uso do TCAS, é possível que os Ministérios Públicos federal e estadual tenham que fazer uso da força dos argumentos legais. Talvez uma medida como essa seja até mesmo desejada pelo próprio DAC. Em certos momentos vê-se “engessado” pelos empresários do setor. Talvez devamos considerar que caberia a esta Comissão a iniciativa de demonstrar ao MPF e MPE tais considerações.

Para ilustrar tal necessidade, talvez valha a pena citar que a Agência Federal de Aviação Civil Americana (FAA – Federal Aviation Agency) tornou OBRIGATORIO o uso do TCAS em todo território norte-americano e fixou como data-limite o dia 30 de dezembro de 1993. Portanto, nos EUA, há quase oito anos, o TCAS não mais apresenta-se como problema, mas sim já é parte da solução para o constante aumento de tráfego aéreo.

Por muito pouco não amargamos um acidente grave sobre um setor densamente habitado da cidade de São Paulo, exatamente pela falta do “TCAS” em uma das aeronaves envolvidas no incidente. Vamos aos fatos !!!

Um dos Boeings havia decolado de Congonhas e deslocava-se para Itajaí. O outro decolara de Guarulhos com destino a Florianópolis.

O que decolara de Guarulhos era um Boeing 737/200, e por se tratar de uma aeronave relativamente antiga não possuía o tal equipamento de segurança, o TCAS.

O outro, decolado de Congonhas, mais moderno, já possuía o TCAS instalado. Entretanto, para que um piloto “veja” a outra aeronave é imprescindível que a mesma esteja com seu Transponder acionado. Aquela que não possuía o TCAS infelizmente não estava com o Transponder acionado. Observem que essa é uma possibilidade em mil, mas se pode acontecer, tratando-se de segurança, vai acontecer!

Dessa maneira o piloto que voava o avião equipado com TCAS “não visualizou” outro em seu TCAS.

Apesar dos esforços do controlador do mesmo, o acidente não teria sido evitado. Vejamos os motivos:

Assim que o controlador do setor observou as aeronaves na tela de seu radar, tentou desesperadamente comunicar-se com ambas, porém, devido ao volume de tráfego no momento, não obteve sucesso.

Através de fonte confiável soube que os “alvos”, ou seja, os dois aviões “fundiram-se” na tela de seu radar, deixando-lhe o sentimento de que haviam realmente colidido.

Porém, foram salvos por um equipamento imprescindível em certos momentos: os olhos humanos. O piloto da aeronave equipada com TCAS avistou a outra pouco antes da colisão e, assim, pode efetuar uma manobra evasiva.

Ao perceber que não teria sucesso em comunicar-se com as aeronaves nas frequências preestabelecidas, o controlador imediatamente passou para a FREQUÊNCIA DE EMERGÊNCIA (121.5 Mhz).

Entretanto, um pequeno problema ainda não permitiria ao controlador o estabelecimento de comunicação bilateral com as aeronaves envolvidas. A rotina operacional (ao menos de uma das empresas) quanto ao uso do equipamento de comunicação (rádio) n.º 2, que deveria ser utilizado para a escuta permanente da frequência de emergência é: “ NÃO OUVI-LO DURANTE AS OPERAÇÕES DE POUSO E DECOLAGEM”. Assim, o controlador transmitiu continuamente, e em momento algum foi ouvido.

O exemplo da rotina que descrevi é de responsabilidade das empresas aéreas, e no que diz respeito a SEGURANÇA DE VÔO, tal procedimento deixa a desejar. Entretanto, vencer as resistências dos profissionais que elaboram tais rotinas é quase impossível.

Vejam os senhores quantas são as variantes que envolvem o transporte aéreo, e que por conta da heterogeneidade dos profissionais que movimentam o setor, escapar dos acidentes e incidentes fica, muitas vezes, nas mãos de um Ser Supremo.

Poderia discorrer por páginas sobre tais questões, mas receio que possa perder passageiros importantes: os senhores. Talvez seja melhor apresentá-lhes os problemas em doses homeopáticas quanto aos perigos e riscos que nos cercam, principalmente quando o tráfego se adensa e se avoluma, o que atualmente é uma constante sobre nossa São Paulo e imediações.

2 – QUAL SERIA O NÚMERO DE OPERAÇÕES (POUSOS E DECOLAGENS) IDEAL PARA UM AEROPORTO DO TIPO CONGONHAS?

Nosso país é filiado à ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (OACI ou ICAO, em inglês).

A “OACI” recomenda um total de 195 mil operações/ano para aeroportos do modelo de Congonhas. Entretanto, segundo dados oficiais, o número de operações beira a casa de 228 mil/ano. Na verdade são 33mil operações/ano a mais do recomendado.

O mais incrível foi ouvir, em 4 de setembro último, por parte do representante do DAC, que o INSTITUTO DE AVIAÇÃO CIVIL – IAC – considera que Congonhas tem condição de “crescer” ainda mais...!

3 – AS PISTAS PARALELAS DO AEROPORTO DE CONGONHAS POUCO DIFEREM DA PISTA DISPONÍVEL EM PORTA-AVIÕES.

Ambas as pistas de Congonhas não possuem o prolongamento desejável, conhecido como ÁREA DE ESCAPE, que nada mais é que uma extensão, até mesmo de terra ou grama, que permite que aeronaves que não conseguem

permanecer nos limites da pista numa INTERRUPÇÃO DE DECOLAGEM ou em POUSO MAL SUCEDIDO, não transformarem um simples incidente em acidente grave.

A título de informação, um Boeing 737/300 ao decolar lotado de Congonhas encontra-se com mais de 60 toneladas de peso e uma velocidade no entorno de 200 Km/h. Se tiver que interromper sua decolagem, o mesmo terá consumido aproximadamente perto de 800 metros de pista, portanto, terá que parar em pouco menos que 1000 metros.

E se não conseguir parar? O ideal seria prolongar ao menos uma das pistas. Porém, quem conhece Congonhas sabe que isso está muito próximo do impossível.

Possivelmente uma maneira alternativa para compensar a falta dessa ÁREA DE ESCAPE seja a instalação de REDES DE CONTENTAÇÃO (é provável que tecnicamente tenham outro nome).

Essas REDES seriam instaladas em um determinado ponto máximo às cabeceiras da (s) pista (s) de maneira que, em uma interrupção de decolagem, tal aeronave permaneceria obrigatoriamente dentro de limites da pista em uso. Assim, a possibilidade de virem um avião “plantado” em plena Avenida Washington Luís seria praticamente nula.

Qual seria o investimento?

Com certeza bem menor que o custo de uma única vida humana.

4- CONSIDERANDO A ATUAL ESTRUTURA ADMINISTRATIVA DE GRANDE PARTE DOS AEROPORTOS BRASILEIROS, TEMOS VERDADEIROS “ESTADOS” DENTRO DE ESTADO (VATICANOS EM MENOR ESCALA)

Tomemos por modelo o Aeroporto de Congonhas !

A EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AERONÁUTICA (INFRAERO) é senhora e soberana no que diz respeito ao mesmo. Nenhum projeto de reforma, ampliação ou construção passa pela aprovação da Prefeitura Municipal de São Paulo, por exemplo.

O aeroporto público é considerado uma unidade autônoma, independente de toda e qualquer interferência do estado/cidade que contém.

Entretanto, parte significativa das riquezas originadas pelo mesmo não fica no estado ou cidade que o abriga. Os problemas gerados, muitas vezes pelo crescimento desordenado como aquele que observamos em Congonhas, estes sim são problemas da cidade. O município não participa das decisões e dos planejamentos de impacto ambiental que fica a cargo do DAC através de seus órgãos e institutos. A decisão vem pronta, perfeita e concreta. À administração municipal cabe resolver os problemas originados de planejamentos defeituosos e decisões autoritárias.

É impossível que está COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR OS GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS A SEGURANÇA DO TRÁFEGO

AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS tenha de expandir-se envolvendo SÃO PAULO como um todo, considerando seus três aeroportos – Congonhas, Guarulhos e Marte – e talvez até mesmo aeroportos vizinhos:

Viracopos, São José dos Campos, Sorocaba, Jundiaí e todo o espaço aéreo que nos envolve.

Como exemplo de que o assunto é bem mais abrangente do que imaginamos, observamos que os Procedimento de Subida, de Descida, de Emergência e outros ficam absolutamente a cargo do DEPARTAMENTO DE ELETRÔNICA E PROTEÇÃO AO VÔO (DEPV) sem a menor participação da comunidade, principalmente das populações que habitam as imediações dos aeroportos, e portanto, sintomaticamente afetadas.

Procedimentos de Abatimento de Ruídos deveriam ser levados em consideração pelo DEPV sempre que tratar-se de aeroportos urbanos. Se a comunidade não questiona, o DEPV fatalmente não levará em consideração tais procedimentos, mas sim considerará o “custo” desta ou daquela operação para as Empresas.

5 – CONCLUSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS DESTA INTENÇÃO DE CONTRIBUÍRMOS COM OS TRABALHOS DESTA COMISSÃO DE ESTUDOS

O SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS (SNA) é uma entidade representativa de uma categoria profissional (os Aeronautas), enquanto parte da indústria do transporte aéreo, percebe os problemas do Setor uma vez que interage diretamente no âmago de seu contexto.

As relações entre o Departamento de Aviação Civil (DAC) – órgão normatizador e fiscalizador do setor – e os Concessionários – chamados habitualmente de “Empresários do Setor” – é, no mais das vezes, uma relação complicada para que possamos conviver na mais perfeita harmonia, pois nem sempre o DAC fiscaliza e, quando normatiza procedimentos, nem sempre (ao nosso ver) demonstra total e absoluta isenção (está sempre a ouvir os “Empresários”).

No outro prato da balança encontram-se os trabalhadores e os usuários, os quais, no mais das vezes, não possuem um canal de comunicação aferido e sincronizado. Há algum tempo faz-se necessário o surgimento de um ELO entre este dois entes que não interagem.

De maneira bastante singela vimos que esta COMISSÃO DE ESTUDOS DA CÂMARA MUNICIPAL, talvez sem o perceber, assumiu o papel de INTERLOCUTORA entre os usuários e os trabalhadores (Aeronautas e Aeroviários).

Temos, enquanto entidade de classe, convicção de que possivelmente seja este o momento histórico em nossas vidas.

Estamos e estaremos sempre à disposição daqueles que, como os senhores vereadores de São Paulo, que corajosamente instalaram esta COMISSÃO DE

ESTUDOS com o claro objetivo de construir uma SÃO PAULO melhor e mais humana.

Este documento possui caráter público, podendo ser disponibilizado livremente a critério desta Comissão.

VII-) “ASSOCIAÇÕES E COOPERATIVAS DE RADIO TÁXI CATEGORIA COMUM LEGALMENTE ESTABELECIDAS NA CIDADE DE SÃO PAULO”

As Associações e Cooperativas de Radio Táxi Categoria Comum legalmente estabelecidas na cidade de São Paulo, na pessoa de seu **PRESIDENTE JONAS SANTANA BORGES**, foram convidados a participar deste Grupo de Estudos e apontaram alguns problemas vivenciados pelos profissionais deste segmento, bem como, apresentaram sugestões de soluções, cujas providencias dependem do empenho das autoridades publicas do âmbito Municipal e Federal. Referido segmento é composto por 4.228 profissionais distribuídos em cerca de 22 entidades credenciadas.

São todos associados ao “Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo” entidade representativa de classe que é constituída por 35.148 profissionais presididos, atualmente, pelo Sr. Natalício Bezerra Silva.

A principal questão apresentada por esta associação, localiza-se no aeroporto de Congonhas, local em que os taxistas, que representa, atendem cerca de 500 chamadas diárias solicitadas por executivos de empresas contratantes dos serviços a eles atinentes, através de voucher (boleto) sistema de atendimento exclusivo a pessoa jurídica.

É importante ressaltar que esse é um sistema de atendimento padronizado feito para atender funcionários e executivos de empresas que contrataram com exclusividade as entidades integrantes deste sistema, fato este que não implica em concorrência com os permissionários de táxi daquele local.

O problema mencionados pela associação referem-se ao expressivo número de atuações feitas por agentes fiscalizadores de transito naquele local.

Vale enfatizar que, através de dados fornecidos pelo Sindicato dos Taxistas, constatou-se que esse segmento profissional recebe em média 900 multas mensais somente naquele local.

O importante, esclarecem, é que aquelas atuações se dão devido ao fato de que, referido local não possui qualquer vaga para embarque e desembarque dos usuários deste serviço.

CONCLUSÃO:

Diante dos fatos já declinados é que a associação pleiteou junto a esta Comissão de Estudos, que os seus membros analisassem os danos financeiros sofridos pelos profissionais deste segmento, a fim de que, encaminhem ao órgãos competentes estudos no sentido de criação de vagas para embarque e desembarque dos usuários de Radio Táxi categoria comum naquele local.

É importante ressaltar que, referido pedido não só de ponto de apoio, mas principalmente de local disponível para embarque e desembarque em

condições especiais aonde o veículo permaneça por tempo limitado com motor e pisca alerta ligados, o que em muito ajudará no tráfego viário extremamente volumoso e dificultoso que há muito já se estabeleceu na região do Aeroporto de Congonhas.

VIII-) AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

APRESENTAÇÃO DA EMPRESA

A INFRAERO - Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária é uma Empresa Pública dotada de personalidade jurídica do direito privado, prestadora de serviços públicos federais, criada nos termos da Lei n.º 5.862/72.

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

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

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

HISTÓRICO

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

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

1960 - A freqüência entre pousos e decolagens já era de três minutos de intervalo entre as operações.

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

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

PERFIL

Operacionalidade

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

?? Vôos Regulares: Ponte Aérea, Aviação Regional

?? Vôos Não regulares: Táxi Aéreo, Aviação geral e serviços especializados.

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

Características

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

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

Serviços e Facilidades

Atualmente o aeroporto dispõe de:

?? 8 Bancos (agências e caixas automáticos)

?? 4 Empresas de turismo

?? 1 Agência de câmbio

?? 2 Serviços de táxi - comum e especial

?? 42 Lojas de serviços e produtos

?? 5 Locadoras

?? 27 Cias. Aéreas (regulares, não regulares e táxis aéreos)

EDIFÍCIO GARAGEM – IMPLANTAÇÃO

BENEFÍCIOS PARA A COMUNIDADE:

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

LEGISLAÇÃO APLICADA NAS ATIVIDADES AEROPORTUÁRIAS:

?? Código Brasileiro de Aeronáutica

?? Plano Específico de Proteção de Aeródromo, aprovado pela Portaria 01/ISC4/87

?? Ruído Aeronáutico - Restrição à operação estabelecida pelas Portarias n.º 13/GM5 de 05.01.94 e n.º 717/GC5 de 04.11.99 de responsabilidade do DAC.

?? Procedimentos específicos para Congonhas estabelecidos pela Portaria n.º 656/ DGAC de 21.12.94 e pelos manuais específicos ROTAER (Manual de Rotas Aéreas) e AIP (Publicação de Informações Aeronáuticas).

?? As restrições impostas ao uso do solo no entorno do Aeroporto de Congonhas

estão definidas nos atuais Planos Específicos de Zoneamento de Ruído e de Zona de Proteção, aprovados pelas Portarias n.º 0629/GM5, de 02.05.84 e 26/REM, de 21.05.2001.

É importante ressaltar que esses Planos existem desde a década de 70.

IX-) “SERVIÇO REGIONAL DE PROTEÇÃO AO VÔO”

Aos 18/09/2001 a **Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo, através do Serviço Regional de Proteção ao Vôo de São Paulo, fez sua apresentação na pessoa do coronel HÉLIO SEVERINO DA SILVA FILHO**, sobre a condição de controle do espaço aéreo no Brasil em especial na área de São Paulo com seus aeroportos de Congonhas, Guarulhos, Marte, Campinas, etc. O Brasil hoje é membro da OACI, em inglês chamada I Kail & Call, a OACI é a Organização de Aviação Civil e Internacional, foi criada na época da convenção de Chicago, em 1944, quando se verificou que os vôos transacionais necessitariam de uma padronização. Essa padronização é feita na OACI, onde o Brasil tem hoje cadeira cativa, que desde sua criação é membro. Essa organização expede anexos, recomendações e tudo que nós fazemos no País é feito em todos os países do mundo.

As informações prestadas pela Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo, são resultados de estudos, estatísticas, auditorias e fundamentadas em leis, normas e regulamentos do governo brasileiro e de organismos internacionais.

O radar de controle de tráfego aéreo é um equipamento que visa otimizar o emprego do espaço aéreo permitindo que um maior número de aeronaves circule, em segurança, em um mesmo espaço físico, dentro de uma mesma área onde se pode também fluir o tráfego sem radar, então ele vem facilitar, vem aumentar o número de aeronaves mantendo a segurança.

Além do radar, outras ferramentas podem ser utilizadas, tais como os auxílios eletrônicos à navegação e a própria informação de posição passada pelo piloto, porém, nesses casos, a capacidade de utilização do espaço fica menor devido a necessidade de aumentar a separação física entre as aeronaves para se manter o mesmo grau de segurança.

Na área do aeródromo é somente vôo visual, que é o controle da torre, ali o tráfego só pode ser controlado visualmente.

Em todo o território brasileiro o controle de tráfego aéreo é seguro e estável, conforme atestado por perito internacional. No caso de qualquer falha de radares existirá a retenção de tráfego, porém na mesma segurança, pois serão utilizados os planos de contingência.

O radar de Guarulhos foi instalado em 1985 e o de Congonhas em 1987, tendo aproximadamente uns 14 anos de utilização, não são radares de última geração, mas não é a modernidade do radar que faz a segurança do tráfego aéreo. A manutenção é importante.

Há previsão para no início de 2003 seja feita a substituição do próprio radar de Congonhas, além de outros que estarão em fase de instalação no ano que vem, para área de São Paulo.

Mas ainda assim, mesmo se colocando em Congonhas o melhor radar que exista a venda no mundo, ele vai continuar com os mesmos problemas porque o problema do radar de Congonhas não é o radar e sim a sua localização.

Muitos aprimoramentos e revitalizações estão previstas para a região de São Paulo.

Com relação aos recursos humanos, o sistema tem se ressentido também da crescente evasão de pessoal qualificado o que impede a dotação ideal de controladores de tráfego aéreo. Hoje há uma carência de controladores de tráfego aéreo no controle. No controle da torre tem civis e militares, disso decorrem problemas financeiros, em razão de diferenças salariais, visto que hoje um controlador civil, em final de carreira ganha em média R\$1.400,00 (Hum mil e quatrocentos reais), enquanto um militar em início de carreira, ganha em torno de R\$1.600,00 (Hum mil e seiscentos reais) e vai até um suboficial ganhando de R\$2.200,00 (dois mil e duzentos reais) a R\$2.300,00 (dois mil e trezentos reais) na mesma função, essas diferenças salariais são cíclicas. Fora a questão salarial não existe distinção de tratamento entre civis e militares. As autoridades conhecem o problema, mas a chefia do SRPV não tem ingerência em vencimentos.

O desempenho da aviação brasileira teve um incremento significativo a partir da implantação do plano econômico em 1994, onde se observou um crescimento médio do volume do tráfego aéreo na ordem de oito por cento ao ano, isso em 95, 96 e 97. E de seis por cento ao ano em 99 e 2000.

Para o caso da área de São Paulo o crescimento atingiu cifras da ordem de 68% em 1996, 28% em 1998.

Os números indicam que em 2000 Congonhas teve 235.000 movimento, Guarulhos 189.000 e Marte 169.000 mil, em quarto lugar aparece Brasília com 127.000, praticamente metade de Congonhas, isto para o Internacional de Brasília, e em quinto lugar com 111.000 o Santos Dumont.

Os incidentes estão sendo reduzidos a cada ano, o que evidencia que as medidas tomadas estão surtindo efeito. Incidentes se traduzem em situações de risco onde ação do piloto ou do controle do tráfego aéreo evitou o agravamento da situação ou a ocorrência de um acidente.

Em São Paulo, entre pousos e decolagens, cruzamentos, ali na área do aeroporto de Congonhas, em média 750/850 pousos e decolagens, cruzamentos. Na terminal São Paulo diariamente, o número é em torno de 2.000, daí para cima.

O "DEPV" não nega a existência de problemas, como por exemplo a existência do alvo fantasma, o alvo virtual, embora seus efeitos sejam em pequenos espaços de tempo, é mais um fator de estresse para o controlador, razões pela qual se buscam soluções técnicas para eliminá-lo. Em qualquer controle de qualquer país do mundo o alvo falso acontece, talvez não com tanta frequência como acontece aqui em São Paulo, o trabalho está sendo feito para que ele seja atenuado.

Quando o radar foi instalado, não existiam tantos prédios em volta como existem hoje. Inclusive um dos problemas que existe dessa dupla visualização é justamente estruturas de aço, porque o radar enxerga como nós, ele não enxerga atrás de prédios, nenhum radar do mundo enxerga atrás de prédios.

Hoje a diretoria ainda não tem um consenso sobre a localização exata de onde será instalado o novo radar da área de Congonhas. Já existe sim, que será em Bombaça, no Jardim Santo André.

Existe uma portaria interministerial que cuida de construções, instalações de torres e caixas d'água próximos da área de aeroportos, e qualquer pessoa pode fazer esse pedido. No caso de Congonhas esse pedido é ao SRPV de São Paulo para ver se está ferindo o que nós chamamos de zona de proteção do aeródromo, não só de aeródromo como zona de proteção de equipamentos também, que dará um parecer favorável ou contrário. Só neste ano já existem 1.400 pedidos, 95% deles são favoráveis, porque não afetam as regras dessa Zona de Proteção, elaborada pela OACI. Entregou à Comissão documento de apresentação realizada.

X – “DAC”

Aos 04 de Setembro, essa Comissão teve a presença do **Departamento de Aviação Civil representado pelo coronel Álvaro Ibaldo Bittencourt** que fez sua apresentação, conforme a seguir exposto:

O DAC tem conhecimento dos problemas de Congonhas, que em 1994 passou a ser estudado, quando ele começou a dar os primeiros sinais de saturação.

Congonhas é o aeroporto de operações domésticas mais importante do País, é aquele que tem o maior movimento de passageiros e aeronaves. Está localizado na principal cidade do País, que é a Capital do Estado mais rico da Federação, localizado na região de maior desenvolvimento do Brasil.

O aeroporto paga um alto preço porque a cidade dele se aproximou, visto que o aeroporto mais importante do Brasil, fecha às 23:00 horas e abre somente às 6:00 horas da manhã, o que é inédito no mundo : um aeroporto de tal importância ficar fechado.

Existe um organismo internacional OACI – Organização de Aviação Civil Internacional, que dita todas as regras técnicas e padrões que devem ser seguidos pelos seus estados membros.

O Brasil sempre foi eleito membro desse conselho, e é eleitor do Grupo I, ou seja, o grupo de países considerados pela comunidade internacional como os países mais importantes em relação ao tráfego aéreo.

O Brasil possui a segunda maior infra-estrutura aeronáutica do planeta, ficando somente atrás dos Estados Unidos. São Paulo é a segunda cidade do mundo em número de helicópteros, apenas perdendo para Nova Iorque.

Qualquer estatística que se levantar o Brasil estará entre os 10 melhores países do mundo. Sendo a segunda força de trabalho e empregos diretos e indiretos da aviação comercial do mundo.

Como consequência dessa excelência da Aviação Civil Brasileira, é reafirmado o índice de acidentes. É praxe na aviação comercial internacional, a avaliação da segurança através da quantidade de acidentes por milhões de decolagens.

O número de aeronaves vem crescendo assustadoramente, fruto do desenvolvimento. O índice de acidentes está em 0,4 acidentes por milhões de decolagens, sendo esse índice melhor que o dos Estados Unidos, ficando somente atrás da Austrália, por isso o DAC não apresenta concordância com o tema da Comissão.

Não há indícios técnicos e científicos de que existe insegurança ou o nível de segurança não está adequado. Ele está dentro dos padrões estabelecidos pela OACI.

A área terminal de São Paulo está movimentando hoje mais da metade do tráfego aéreo brasileiro, e por consequência ela é para DAC, INFRAERO E DEPV, e empresas aéreas, prioridade.

O crescimento de Congonhas vem em virtude da preferência dos passageiros, porque é mais perto, é mais confortável, gasta menos tempo, e são menos os transtornos.

Apesar do movimento de passageiros ter crescido 80%, o número de aeronaves, que é o que traz transtornos à cidade, cresceu apenas 30%, o que significa um crescimento ordenado.

O crescimento de Congonhas é uma questão de mercado, porque o passageiro prefere ir à Congonhas que à Guarulhos. Assim as empresas aéreas buscam correr atrás do usuário.

Estudos técnicos mostram que o aeroporto ainda tem possibilidade de expansão, ou seja, não está operando em sua capacidade máxima. Teria que ser ampliar estacionamentos, o terminal de passageiros. Talvez em alguns horários ele esteja operando em sua capacidade máxima, mas não em todos eles.

Se vai haver expansão ou aumento de tráfego em Congonhas, a Comissão está estudando isso para indicar ao DAC e outros órgãos do sistema que jamais irão fazer o que a sociedade paulista não queira. Os horários de maior movimento de Congonhas coincidem com os de Guarulhos, então não se tem como pegar o movimento de Congonhas e jogar para Guarulhos, que está com um congestionamento ou com uma quantidade de movimentos que não vai permitir receber esse tráfego.

Projetos como as obras da INFRAERO, o anel rodoviário em torno de São Paulo, podem contribuir para a migração de passageiros de Congonhas para Guarulhos. Outro projeto seria o do trem especial ligando os três aeroportos, Congonhas, Marte e Guarulhos.

Fala-se também em transferir as aeronaves de pequeno porte para Marte. Marte está saturado e não tem como receber esse movimento de aeronaves.

A saída para tirar essas aviações de Congonhas e Marte é colocá-las em Jundiaí, Sorocaba, Bragança Paulista e Amarais em Campinas.

No que tange aos ruídos, poluição sonora, há muito tempo está se evitando cada vez mais que aeronaves ruidosas operem em Congonhas. Dentro dos dias seguintes a reunião seria baixada medida restringindo a operação de aeronaves de propulsão aérea, e que são de propulsão aérea.

Seriam devidamente proibidos o check de motores e também seriam tomadas providências no sentido de reduzir um pouco a operação de helicópteros em certos horários, principalmente à noite.

Será feita tentativa no sentido de tentar afastar as oficinas de manutenção desse aeroporto, apesar de que isso terá um impacto na comunidade também, porque esses empregos todos que essas oficinas geram são afetados.

Está sendo implementada uma política para que, dentro de dois ou três anos diminua consideravelmente ou nem existia mais oficinas de manutenção em Congonhas.

Na oportunidade estava sendo estudado uma diminuição no tráfego de Congonhas, tentando tornar os destinos mais seletivos.

Na zona de proteção do aeródromo, onde não deveriam ter sido construídos alguns prédios, e foram, ou os prédios foram construídos de uma forma ilegal e aí não compete ao DAC analisar isso, ou se foi legal, alguém falhou ao não ter analisado a zona de proteção, que é feita por uma lei e tudo mais.

Quanto a emissão de gases, o avião não é um grande poluidor, o maior poluidor é sem dúvida alguma o trânsito de viaturas e fábrica poluidoras.

A opinião do DAC sobre o problema do estacionamento, é de que a obra trará mais benefícios ao meio ambiente do que se não houver, face aos veículos que ficam circulando ao redor do aeroporto.

Quanto ao auxílio às famílias, em 1997 o DAC chegou à conclusão de que alguma coisa de urgente e grave deveria ser feito para amparar as famílias dos acidentados. Então levou-se aproximadamente um ano e meio estudando a implementação do Plano de Assistência aos Familiares das Vítimas de Desastre Aéreo. Esse plano está em vigor desde o início de 1999, onde as empresas aéreas, brasileiras e estrangeiras, tiveram que atestar junto ao DAC o compromisso de que cumpririam.

A manifestação sobre os TCAS foi passada para que o DEPV e a INFRAERO, que estariam presentes na Comissão se manifestassem a respeito.

XI-"EMPRESAS AÉREAS"

Aos 09 de Outubro esteve presente na Comissão os representando das Companhias aéreas Transbrasil e Varig, cabendo esclarecer a TAM – Transportes Aéreos Marília foi convidada, não mandando qualquer representante para se inteirar dos fatos e participar do debate, e nem sequer enviou qualquer manifestação ou justificativa de ausência.

VARIG

Representando o **Presidente da Companhia Sr. Osiris Silva, compareceu o Sr. Cláudio Grossi, gerente de aeroporto da Varig, com 31 anos de trabalho no aeroporto de Congonhas**, que acompanhou a crescente demanda do tráfego.

As empresas estão operando em Congonhas para ganhar dinheiro. Pelo posicionamento central do aeroporto de Congonhas, o usuário para fazer seus vôos curtos e médio alcance dentro do Brasil. O custo das operações acaba sendo mais barato do que o Aeroporto de Guarulhos, inclusive em termos de tarifas aeroportuárias. Isso talvez seja uma das razões que fizeram com que a Transbrasil voltasse a operar em Congonhas.

Houve quase que uma imposição do DAC, para que fossem suspensos alguns vôos de carreira, para que fosse dado lugar às novas empresas que começaram a operar e a volta da Transbrasil em Congonhas, para que esses vôos pudessem operar dentro do limite máximo de 52 operações/hora de pouso e decolagem. Essa foi a razão que a Varig teve que cancelar temporariamente ou não, as operações de vôos para o Rio de Janeiro, um filé-mignon da empresa, e Belo Horizonte.

Quanto ao fundo de reserva que possibilitaria aos controladores civis trabalharem com mais ânimo, dentro dos vencimentos que teriam. Isso deve ser repensado junto ao departamento de planejamento haja vista que houve no dia 1º de Outubro o acréscimo do seguro contra acidentes, cuja cobrança foi muito questionada. Isso teria de ser embutido nos preço das passagens e logicamente os custos teriam que ser reanalisados.

Todas as aeronaves da Varig que operam São Paulo-Rio, possuem TCAS instalado, equipamento caríssimo que está em torno de 250.000 dólares cada um; possuem também o GPS para localizar o aeroporto em si.

O maior problema do TCAS, são os sustos que os comandantes tomam com helicópteros, a maior parte dos disparos dos TCAS são provenientes de helicópteros, na decolagem de aeródromos e próximos ao aeroporto.

A Varig é uma fundação que foi criada em 1941 por Rubem Berta, administrada por um colegiado, que detém 85% das ações das empresas do grupo e o lucro que essas empresas dariam a fundação é revertida aos funcionários, através de benefícios. A fórmula é muito boa, foi muito bem feita.

TRANSBRASIL

Representando a Transbrasil, **em nome de seu Presidente o Sr. Celso Cipriani, na Comissão esteve o Sr. Isaac Kellman, com aproximadamente 30 anos de experiência de vôo.**

O mais importante é a segurança, e há segurança hoje para voar no eixo Rio-São Paulo, apesar do tráfego intenso, mas existem outros problemas, como o de pátio, de lugar, de escape. Então o problema não é de tráfego aéreo, colisão, de perigo de bater, muito pelo contrário.

O DAC, a Aeronáutica está dando 2 anos para as aeronaves se reequiparem com o TCAS, porque é um equipamento muito importante.

O problema maior hoje é o atraso nas obras da INFRAERO.

Apesar do aeroporto de Congonhas, bem como o de Santos Dumont, por serem menores, tem pilotos que recebem treinamento especial, avalizado pelo Ministério da Aeronáutica, porque são pistas curtas.

A Transbrasil é parceira da Varig na ponte aérea e agora está voltando para Congonhas, por passa por turbulências, a falta de recursos, e está tentando não demitir funcionários. Há problemas com o leasing, face a alta do dólar. Mas a ida a Congonhas não foi visando dinheiro, foi mais objetiva e racional.

Quanto aos slots, a Transbrasil está dentro disso, porque estão com 36 operações e tem direito a 44. Direito porque são quase 50 anos, longe de Congonhas e agora estão voltando, e nesse período as demais empresas que lá operavam aproveitaram o espaço da Transbrasil, enquanto ela não usou, mas tudo bem.

Entende como discutível o fato de que Empresa lucro mais operando em Congonhas, face ao modo de operação exigida ante as características do aeroporto, visto ter que usar mais motor e mais freio, o que ocasiona um desgaste na aeronave. Mas assim que ela sanear as dívidas, volta a operar em outros aeroportos.

A empresa colocou que um dos motivos que o DAC e a ela foram pedir o seu lugar, que já é de direito, é porque a TAM aproveitou o espaço e foi colocando vôos, mas não está dando conta disso. A TAM quer que em 15 minutos o avião pouse e decole, é impossível, um pitstop é só em carro de corrida, em avião não pode. Portanto foi boa a ida da Transbrasil para Congonhas, porque o DAC está redistribuindo irmanamente e a TAM será obrigada a diminuir seu vôos, como a Varig e outros que pegaram o vôos a mais. Essas empresas tem prazo até 15 de outubro para se adequarem.

Os slots foram criados pelo SRPV, dividindo o horário em cada dois minutos, para atender e ordenar o excesso de operações de Congonhas. Agora esse contato é feito com DAC e INFRAERO.

Realmente cabe ao DAC limitar e negar a operação dos vôos em Congonhas, baseado na disponibilidade de pátio, disponibilidade de portão de embarque, slots, etc.

Ressalta que a empresa tem seguros, pessoas são seu mercado de trabalho, o usuário é importante e operam com segurança, se assim não fosse não operariam.

Outro assunto, é da Prefeitura, os prédios que estão todos no eixo, por lei, em qualquer lugar do mundo, não deveriam estar aí, nunca. Mas isso, não é problema da empresa. Se fiscalizaram, se compraram, não interessa. E as construções continuam. Isso porque a cada dia se vemos um guindaste a mais na frente.

O aeroporto de Congonhas tem muitos problemas que estão sendo equacionados no momento. Já se discutiu várias vezes em reuniões de APV, que seria também o caso da aviação executiva sair de lá, como forma de diminuir o tráfego, os slots.

A colocação de redes seria uma saída, atuaria como uma espécie de air bag, mas não resolve totalmente o problema.

O acidente da TAM que lá aconteceu foi um caso completamente diferente, foi um problema operacional e um problema técnico. O Fokker 100 não tinha o aviso de reversor aberto, e o piloto infelizmente, não teve esse aviso, que possibilitaria abortar a decolagem, ou tomar outra providência.

Foi entregue um quadro de distribuição de slots do ano de 2000, que passa a fazer parte do presente relatório.

TAM

MUITO EMBORA TENHA SIDO CONVIDADA A PARTICIPAR DA REUNIÃO, COMO AS DEMAIS COMPANHIAS AÉREAS, NÃO COMPARECEU QUALQUER REPRESENTANTE SEU, E SEQUER HOVE JUSTIFICATIVA DA AUSÊNCIA.

XII-) “MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL E ESTADUAL”

“MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL” – DRA. MARIA LUIZA GRABNER

O Ministério Público Federal já cuida de três procedimentos anexados a um processo principal , quatro portanto, e relacionados ao Aeroporto de Congonhas na sua totalidade; tendo sido instaurado um expediente somente para o assunto.

O primeiro dos procedimentos iniciou-se no Ministério Público Estadual e após três anos foi encaminhado ao Ministério Público Federal para analisar denúncias de poluição sonora noturna; Plano de Zoneamento de Ruídos, porque ele é o fruto da atuação conjunta da Prefeitura, por meio de suas Secretarias : a da Habitação e uma outra que participa junto ao DAC, com o IAC. A situação ainda não foi resolvida e o MPF continua insistindo para que SAIA O PLANO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO. Foi também investigado pelo MPF qual legislação existe sobre a questão da Poluição Sonora, e somente foi encontrada a RESOLUÇÃO CONAMA 001/86 do “Conselho Nacional do Meio Ambiente” (estabelece normas a serem obedecidas, no interesse da saúde no tocante a emissão de ruídos em decorrência de quaisquer atividades), que é do CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE válida para o BRASIL TODO, que regulamenta a questão da emissão de ruído, e ao que tudo indica o AEROPORTO NÃO DEVERIA SER EXCEÇÃO, muito embora, o MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA PAREÇA DESCONSIDERAR ESSA REGRA.

As conclusões do MPF é de que NINIGUÉM FISCALIZA A EMISSÃO DE RUÍDO NO AEROPORTO DE CONGONHAS; é a própria INFRAERO quem PROCEDE TAL FISCALIZAÇÃO , e quando questionada diz estar tudo regular; SEMPRE SÃO INVOCADAS NORMAS DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA QUE EXLUEM A INCIDÊNCIA DE QUAISQUER OUTRAS NORMAS.

Outra questão de suma importância em análise pelo MPF é a relacionada à questão da AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO E CONSTRUÇÃO DO EDIFÍCIO GARAGEM, que teria inicialmente capacidade para dois mil e quinhentos automóveis e no segundo ano da sua efetiva instalação para cinco mil veículos, e que foi autorizada pela Secretaria do Meio Ambiente sem a exigência de um EIA-RIMA.

Os trabalhos do MPF continuam em andamento diligenciando no sentido de encontrar leis e agentes realmente responsáveis pela fiscalização do Aeroporto de Congonhas.

Além das referidas contribuições, a D. Procuradora Maria Luiza também remeteu a esta Comissão documentação extraída do Expediente

1.34.001.002975/2001-18, que versam acerca da ampliação no Aeroporto de Congonhas .

Foi, também, encaminhado pela senhora Representante do Ministério Público Federal, PERÍCIA TÉCNICA realizada no Aeroporto de Congonhas, que passamos a identificar sob alguns aspectos:

ANÁLISE DE CONTROLE DO RUÍDO:

A conclusão dos técnicos acerca das normas de controle dos ruídos no Aeroporto de Congonhas deixou claro que, **a PORTARIA 13GM5, de 05/01/94, do Ministério da Aeronáutica** (estabelece e modifica normas relativas à proteção ambiental e a níveis de ruído aeronáutico no que concerne à operação das aeronaves no território nacional – refere-se tão somente a ruídos emitidos pelo funcionamento de aeronaves, medidos através de métodos e condições especialíssimas e exclusivamente para fins de homologação de tipo de aeronave, o que não se confunde com poluição ambiental) **que é a norma jurídica adotada no Aeroporto, DIVERGE da matéria prevista na RESOLUÇÃO CONAMA Nº01 do Conselho Nacional do Meio Ambiente que, considera os ruídos superiores ao estabelecidos na NBR 10151 – AVALIAÇÃO DO RUÍDO EM ÁREAS HABITADAS VISANDO O CONFORTO DA COMUNIDADE, DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – ABTN, nocivos à saúde e ao sossego público; determina ainda que, os projetos de construção ou reforma de edificações obedeça o contido na NBR 10152 – NÍVEIS DE RUÍDO PARA CONFORTO ACÚSTICO, DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS.**

A NBR 10151 estabelece critério básico de ruído para áreas residenciais e níveis de correção do critério básico para aplicação de outros tipos de zoneamento.

“MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL” – DR. JOÃO LOPES GUIMARÃES

O Dr. João Lopes Guimarães, que representa a Promotoria de Urbanismo, recebeu recentemente uma REPRESENTAÇÃO FORMULADA PELO DEPUTADO ESTADUAL FARIA JUNIOR sobre questões relacionadas ao Aeroporto de Congonhas.

A primeira questão levantada pelo D. Promotor referiu-se a seguinte questão: **ATÉ QUE PONTO A AUTONOMIA MUNICIPAL PREVALECE DIANTE DE**

QUESTÕES QUE ENVOLVAM OUTRAS ENTIDADES FEDERATIVAS (UNIÃO E ESTADO) , como é a questão da competência legislativa federal sobre aviação. Assim, foi desenvolvido o seguinte raciocínio: Em princípio, a autonomia municipal é incontestavelmente reconhecida pela Constituição Federal; por outro lado, a doutrina jurídica é clara acerca de que O INTERESSE FEDERAL PREVALECE SOBRE O INTERESSE REGIONAL E O INTERESSE REGIONAL PREVALECE SOBRE O INTERESSE LOCAL. Nessa consonância **existe o problema do LIMITE DA AUTONOMIA MUNICIPAL, que nestas hipóteses de interesse não prevalece.**

Jurídica e legalmente falando, deve a princípio prevalecer o INTERESSE MAIOR, ou seja, interesse ou Federal ou Estadual ou Municipal; então a AUTONOMIA MUNICIPAL nestes casos SOFRE SIM RESTRIÇÕES. Entretanto, tais restrições não dão à União ou ao Estado do direito de fazer o que quiserem da forma que quiserem, também **existem limitações às atuações daquelas pessoas jurídicas de direito público. EXISTEM LEIS, COMO A LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO, o CÓDIGO CIVIL (Direito de , o CÓDIGO DE OBRAS, e até o PLANO DIRETOR, que SÃO LEIS DE ORDEM PÚBLICA, de Direito Administrativo e Urbanístico, e que, IMPÕEM CONDICIONANTES À MANEIRA DE USAR E DE CONSTRUIR NOS IMÓVEIS DA CIDADE. Aí nos reportamos à PMSB, ou a administração pública de forma geral, no sentido de responder por sua responsabilidade de verificar se aquela atividade, se aquela construção está de acordo com essa legislação que impõe esses limites. Soma-se a todas as leis mencionadas, o ESTATUTO DA CIDADE, QUE REGULAMENTA EXATAMENTE O IMPACTO DE VIZINHANÇA E OBRIGA QUE DETERMINADAS ATIVIDADES PRIVADAS OU PÚBLICAS SEJAM PRECEDIDAS DE UM ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA, OU SEJA, QUE LEVE EM CONSIDERAÇÃO TODOS OS FATORES DE REPERCUSSÃO NO ENTORNO, COMO CONDIÇÃO PARA APROVAÇÃO DA ATIVIDADE; TODO O DIREITO DE VIZINHANÇA PREVISTO PARA RELAÇÕES ENTRE PARTICULARES ESTÁ AGORA NA LEI FEDERAL.**

XIII-) “SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE”

A **Excelentíssima Senhora Secretária Municipal de Meio Ambiente, Sra. STELLA GOLDENSTEIN**, esteve presente aos 21 de Agosto de 2001, na reunião de instalação dessa Comissão de Estudos, e já naquela oportunidade trouxe seu posicionamento expondo de imediato que o papel de coordenador e as decisões a respeito do sistema aeroviário foram sempre tomadas pela esfera da União; mas o fato que agora é que outros entes da federação, passam assumir co-responsabilidades, como no caso do Município de São Paulo que passa a querer fazer atuar nesse cenário, que passa a querer participar dos processos deliberatórios.

Ainda, colocou que o problema do Aeroporto de Congonhas depende de soluções integradas que envolvam Congonhas, Guarulhos, Viracopos, Jundiaí, etc., sendo necessária uma integração do sistema viário aéreo, atendendo as necessidades da estrutura urbana metropolitana.

Sendo extremamente desejável que se passe a colocar como um elemento do equacionamento da estrutura intermodal, trens rápidos que acelerassem o acesso entre estes três aeroportos – Congonhas, Viracopos e Guarulhos, fazendo com que passássemos a contar com a disponibilização do Campo de Marte, para outros usos que não o uso aeroviário.

Sob o seu ponto de vista à medida que o trabalho, do ponto de vista de segurança de vôo, é exemplar porque consegue dentro da estreita margem que vem trabalhando (muito próximo dos limites de risco), não ter eventos dramáticos com muita frequência. No entanto, o trabalho, está muito próximo das margens de risco, que não valem a pena estar tangenciando. Portanto é necessário descongestionar esse Aeroporto. Isso é claro.

Outros elementos tais como o ruído, emissões em maior porte, a tamanha densidade de demanda que gera filas de espera, não vinham sendo postos na equação, e agora eles todos passarão a ser colocados na Mesa.

Foram feitas outras colocações mais específicas e pontuais que devem ser observadas, como normas de aproximação, por exemplo, de forma a minimizar ruídos e emissões.

Enfim, garantir para São Paulo não só bons acessos, como qualidade de vida. São metas que não são incompatíveis e tem-se que buscar essas duas metas de forma articulada.

Em reunião realizada aos 25 de setembro, a Sra. REGINA SOUZA DE BARROS, esteve presente representando a Exma. Sra. Secretária, e expôs que com relação a localização de Congonhas, o argumento de que o aeroporto lá está desde 1936 não se sustenta, porque a sociedade muda, então as cidades, e as instituições é que terão que mudar. Exemplo disso foi o que aconteceu com as indústrias poluentes no início da década de 70, às quais a

legislação concedeu prazo para a adequação de níveis suportáveis de poluição, e de lá para cá, hoje São Paulo é um pólo de serviços.

São Paulo não quer que as reformas no Aeroporto de Congonhas agravem as condições de segurança, air side, land side, a poluição atmosférica, de ruído, as condições de transportes e tráfego na região.

Com relação ao ruído, na gestão passado o DAC – Departamento de Aviação Civil, procurou a Secretaria de Planejamento para discutir um plano específico de zoneamento de ruído e que na época o governo não se interessou.

Agora, a proposta da Secretaria do Meio Ambiente é resgatar essa conversa com o DAC - Departamento de Aviação Civil, a fim de estudar o que se pode fazer com relação a isso, inclusive tentando resgatar a experiência que o mesmo teve no município de Recife, que parece ter sido bem sucedida.

Ademais está sendo feito um levantamento com relação ao ruído, porque a Lei Municipal cuida muito mais de bares e restaurantes.

Quanto a questão do edifício garagem, o termo de compromisso ambiental trata de uma autorização para poda de árvores em troca de doações de x mudas de árvores e protetores de árvores.

Ocorre que, no entendimento da Secretaria Municipal de Meio Ambiente essa troca é desequilibrada, porque está sendo trocada uma praça, uma área permeável por algumas mudas e depois mais alguns protetores de árvores.

A Secretária quer buscar uma renegociação das cláusulas desse termo, a fim de que a troca seja de uma praça por outra praça, não uma praça que esteja sobre o edifício garagem, mas por uma praça no solo que garanta a mesma taxa de permeabilidade da praça que ali existia.

Com relação ao Relatório de Impacto de Vizinhança – RIV, na época da aprovação isso foi para a Secretaria de Planejamento e devido ao entendimento restritivo da legislação, o fato de ser área não computável, o empreendimento foi dispensado da exigência de sua apresentação.

A Comissão existente na Secretaria Municipal de Meio Ambiente que está também discutindo esse assunto, questiona o fato da liberação do RIV, afinal são 2.500 (duas mil e quinhentas) vagas de garagem ao nível da Washington Luiz. Tecnicamente há uma definição do que é pavimento terra, e se o pavimento terra for considerado a saída do aeroporto, em frente se teria uma praça. Mas não é bem assim, na verdade o edifício é em desnível e sobre o edifício será feita uma praça.

A Secretaria de Planejamento e a CNLU, na época, poderiam ter levantado essa questão e deveriam ter sido mais rigorosas nessa análise.

XIV-) “ SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO”

Excelentíssimo **Senhor Secretário Municipal de Planejamento, JORGE WILHEIN** aos 25 de Setembro esteve presente na Comissão de Estudos e assinalou alguns pontos sobre a questão e o posicionamento da Secretaria da qual está a frente, conforme se passa a expor :

O PLANO DIRETOR se preocupa com problemas da vida urbana, com problemas do solo e incidentemente também com os problemas do movimento aeronáutico.

No início da gestão a Secretaria estabeleceu contato com a INFRAERO a fim de saber qual a rotina, perspectivas e as orientações a respeito de vôos de helicópteros, visto o grande volume existente na cidade de São Paulo, e face as construções de heliportos que por vezes não são feitas consultas à Prefeitura sobre a viabilidade do local.

Face a questão de que ninguém gosta de ser colocado frente a fatos consumados, 3(três) Prefeituras, a de Campinas, Guarulhos e São Paulo se reuniram em agosto/2001 a fim de juntas atuarem em face da INFRAERO sobre a situação e a perspectiva do tráfego e do sistema aeroportuário na chamada megometrópole paulista, ponto de importantes contatos aeronáuticos com o resto do país, com o resto do mundo, seja no que diz respeito a pessoas ou a cargas.

O contato dessas estações com o sistema de transporte urbano é muito importante, e sempre que possível, estarem ou serem acopladas a estações de transporte rápido de massa como o metrô ou trens. Assim, é importante resolver a questão aeroportuária através de ligações terrestres rápidas, visto que às vezes a localização dessas estações são determinadas por fatores topográficos, por fatores de clima ou por fatores até de oportunidades de espaços grandes para colocação de pistas; para isso na elaboração o Plano Diretor isso é muito importante, e estão sendo consideradas as ligações entre os pontos principais da cidade onde se geram os passageiros de linhas aéreas e a maneira como eles chegam lá. Claramente está sendo colocada a ligação metroferroviária até o aeroporto de Guarulhos através de uma linha da CPTM que está prevista saindo da Estação Roosevelt acompanhando a linha atual na direção leste depois cruzando para Guarulhos e estimando que esta linha será logo depois, numa fase, levada até a Estação da Luz onde ela se acopla com a linha 4 do metrô além da linha 1, são duas linhas de metrô que se cruzam na Estação da Luz, estação esta que será ampliada e cuja ampliação, assim como para implantação da linha 4 a Prefeitura estará colaborando.

A possibilidade de cargas alcançar o embarque em Guarulhos, prevista no Plano Diretor significa que ao longo do Rodoanel, no ponto em que passa por São Paulo da sua extremidade leste, portanto, no fim da Itaim Paulista, a faixa ao longo do Rodoanel projetado será considerada uma operação urbana

específica para se localizarem aquelas atividades que tem a ver com a distribuição de cargas.

Quanto as ligações aeroportuárias, está sendo analisada a possibilidade de futura de uma ligação ferroviária expressa na direção de Viracopos de Campinas. Existem algumas oportunidades seja ao lado, aproveitando as linhas de estradas de ferro existentes, como a previsão que se fez ainda na década de 70 (setenta) ao abrir-se, ao inaugurar-se a Rodovia dos Bandeirantes, existe um espaço entre as duas pistas que sempre foi achado que é grande demais, largo demais, mas na realidade é uma previsão que o Governador Paulo Egídio Martins fez na ocasião de que ele não queria ser culpado no futuro de não ter previsto espaço para uma ligação ferroviária entre São Paulo e o aeroporto de Viracopos.

O Plano Diretor faz menção ao destino de Congonhas mantendo ele como um aeroporto urbano conveniente que se autolimita nos seus vôos como tem se autolimitado pelo fato de que não dá para decolar mais do que X aviões por hora e esta limitação está sendo reconhecida pelo DAC, de maneira que não há possibilidade de expansão física nem de pista, nem do número de vôos.

No que diz respeito ao número de vôos, entende ter chegado no limite.

Comentou o problema do estacionamento, no sentido de que sem fazer maiores cálculos, a impressão é que um estacionamento de dois pisos naquele espaço, seria suficiente para resolver adequadamente o problema.

O ruído na região é um fato de difícil solução, mas que pode ser minimizado como exigir do DAC e da INFRAERO, o cumprimento rigoroso das limitações de horário estabelecidas, instalação de equipamentos que a tecnologia aeronáutica tem trazido, obstáculos metálicos além de árvores.

O Campo de Marte será abordado no Plano Diretor, visando uma interrupção de vôos e não de um aumento de vôos a fim de poder junto com a aeronáutica, utilizar parte daquele espaço para criação de um grande parque da Zona Norte.

**XV – SECRETARIA DA HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO –
SEHAB – DEPARTAMENTO DE APROVAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES –
APROV (PMSF)**

Durante os trabalhos realizados por esta Comissão de Estudos, em resposta a ofício encaminhado a APROV-G, a senhora Diretora de Departamento Técnico **PAULA MARIA MOTTA LARA**, esclareceu que, os pedidos de aprovação de obra nova ou reforma, a serem protocolados em SEHAB, são primeiramente encaminhados ao **Departamento de Cadastro da Secretaria – CASE**, que **informe entre outros assuntos, a situação do imóvel frente ao Cone de Aproximação dos Aeroportos (Congonhas, Guarulhos, Campo de Marte)**, conforme planta do Município de São Paulo, elaborada pelo **IV Comando Aéreo Regional – COMAR**, órgão vinculado ao Ministério da Aeronáutica e, também, relativamente a altura máxima que a construção poderá alcançar.

Toda e qualquer **CONSTRUÇÃO ERIGIDA NO TERRENO QUE ABRANGE O AEROPORTO DE CONGONHAS**, **dependerá de alvará expedido por SEHAB.APROV**, com base em diretrizes previamente aprovadas pela **Secretaria do Planejamento Urbano – SEMPLA**, a quem compete a análise prévia dos usos especiais de categoria E4, em que se encontra inserido o uso “Aeroporto”.

No que tange à **FISCALIZAÇÃO DE EDIFICAÇÕES E CASAS DE COMÉRCIO DENTRO DO AEROPORTO DE CONGONHAS E NAS IMEDIAÇÕES**, a mesma é feita pela **Secretaria de Implementação das Subprefeituras – SIS**, através das **Administrações Regionais de Vila Mariana, Santo Amaro e Jabaquara**.

Art. 15 – São permitidas, independentemente de autorização ou consulta ao Comando Aéreo Regional – COMAR, as implantações que se elevem acima da superfície do terreno em, no máximo, 08,00 ms. (oito metros) na área Horizontal Interna; 19,00 ms. (dezenove metros) na Área Cônica e 30,00 ms. (trinta metros) na Área Horizontal Externa, qualquer que seja o desnível em relação à Elevação do Aeródromo.

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

5. CONCLUSÃO

Foi certamente Jean Jacques Rousseau quem melhor formulou a teoria política da Democracia. Nas páginas de “O Contrato Social” está exposto, sob a mais pura das formas, o sistema democrático ideal. Eis suas linhas mestras:

“Todos nascem livres e iguais e, para que todos continuem livres e iguais, necessário se torna que ninguém esteja sujeito a outrem, mas que todos estejam subordinados, apenas e tão somente a todos”. É esse o objetivo do Pacto Social, que, nas palavras do célebre Genebrino visa “Achar uma forma de associação que defenda e proteja, com toda a força comum, a pessoa e os bens de cada associado, e pelo qual cada um, ao se unir a todos só obedece a si próprio e permanece assim tão livre quanto anteriormente”.

A ação do Governo para ser legítima deve visar ao bem comum. Para mantê-la nessa reta direção é preciso que seja estabelecido sobre o exercício do poder um controle eficaz. A importância deste controle ainda avulta mais, porque é o povo quem na democracia há de fixar as linhas básicas da política a ser cumprida, linhas essas que não podem ser fraudadas por mudanças de programa sem prévia satisfação do mesmo povo.

Esse controle deve ser exercido de modo mediato pelo eleitorado que escolhe a autoridade, a autoridade de seu nível, assim como não deve ser sonegado ao eleitorado de ratificação. Tendo ambas as parcelas de responsabilidade na designação do governo, têm o direito e o dever de se manterem informados sobre a marcha da ação governamental que, no pleito seguinte, deverão julgar.

Os objetivos absolutamente democráticos desta Comissão de Estudos tiveram fundamento na intenção dos vereadores, que a requereram, de trazer para perto de si o elemento fundamental de seus trabalhos como parlamentares, qual seja, a figura do eleitorado que de alguma forma lhes outorgou procuração para representá-los nos interesses sociais e da cidade. Foi uma oportunidade de colher in loco informações e dados imprescindíveis para a atuação do Poder Legislativo, na sua função típica de legislar e na sua função atípica de controle do executivo no que tange à fiscalização e boa utilização do patrimônio e erário públicos municipais.

Vários segmentos e grupos de interesses isolados da população foram ouvidos e questionados para que a administração pública, no mínimo tentasse, através do seu Poder Legislativo, melhorar a qualidade de vida da população vizinha e do Aeroporto de Congonhas; sem desconsiderar, obviamente os interesses primordiais da cidade e da sociedade como um todo, como prevê os princípios norteadores do Direito Administrativo.

CAPÍTULO I

DOS ASPECTOS URBANÍSTICOS E ARQUITETÔNICOS

Após incansáveis discussões e coleta de informações, durante os trabalhos desta Comissão, concluímos que o Aeroporto de Congonhas é objeto de debates extremamente complexo.

O futuro da cidade de São Paulo está atrelado ao seu desenvolvimento e afirmação como centro econômico referenciado internacionalmente.

As cidades que pretendem assumir esse papel, consolidando grande participação do setor terciário e de serviços em sua vida econômica, têm necessariamente que responder com infra-estrutura altamente eficiente onde destacam-se os sistemas de informações, comunicações e transportes.

O Aeroporto de Congonhas é sabidamente uma das principais portas de entrada da capital paulistana, tendo portanto como causas sistemáticas de conseqüência engarrafamentos de dezenas e até centenas de quilômetros; acidentes de trânsito; poluição sonora e do ar; concentração de tráfego aéreo e super povoamento de seus arredores.

A evolução da demanda por viagens aéreas passou a exigir da cidade e dos municípios maiores investimentos, sejam econômicos ou técnicos, que pudessem garantir confiabilidade e segurança às pessoas, qualidade de vida e organização administrativa que tornem os aeroportos não só como locais de operações de aeronaves, mas também um importante núcleo urbano.

Durante os trabalhos da Comissão, observamos inicialmente que, as pessoas físicas e jurídicas envolvidas nos debates representaram basicamente três facções sociais: **uma** que visa interesses individuais, representada por entes com características INTELECTUAIS; **outra** visando interesses de grupos sociais diferenciados, representada por entes com objetivos MATERIAIS, e **uma terceira**, a coletividade como um todo representada por um IDEAL de participação social na pessoa da ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, que é quem tem legitimidade e responsabilidade para administrar de forma racional e coerente o espaço público .

No sentido de viabilizar uma administração diferenciada do Aeroporto de Congonhas, clara ficou a necessidade de se rediscutir a natureza da

propriedade e posse das áreas do Aeroporto e adjacências, vez que torna-se absolutamente inviável revestir-se de legitimidade para controlar atividades desenvolvidas no município em áreas que não sejam municipais

Esta Comissão recebeu às 19:00 h do dia 30/10/01, resposta ao Ofício CTEAC de nº003/01, que encaminhou à Administração Regional do Jabaquara, em 28/08/01. Referido ofício questionou a PMSP acerca dos critérios adotados para aprovação de construções e edificações e de casas de comércio na região do Aeroporto de Congonhas e em seu interior; também, pediu esclarecimentos sobre a situação atual dos mesmos; e procedimentos de fiscalização das edificações, casas de comércio, e regularização de obras e alvarás concedidos pela PMSP.

Resumidamente o ofício declara que o Aeroporto de Congonhas encontra-se instalado em área pertencente ao governo estadual de São Paulo (conforme SQL - Setor, Quadra e Lote - 089.320.00026). **Tem como compromissária a INFRAERO, cuja área edificada encontra-se em situação irregular perante os órgãos municipais;** e no SQL 089.32000034 consta como proprietário a Aviação Aérea São Paulo S/A Vasp, cuja área edificada encontra-se regular perante os órgãos municipais.

Esclareceu ainda que, **competete a Administração Regional a emissão de Alvará de Licença de Funcionamento para atividades exercidas no local, com base na Lei 10205/86 (Uso e Ocupação do Solo - Licença de Funcionamento) não constando até a presente data nenhuma emissão de alvará.** Existem entretanto processos de solicitação de alvará, de auto de verificação de segurança (AVS), aprovação de CADAN e também o processo referente a pedido de aprovação do Edifício Garagem que esta na Secretaria de Habitação.

No mais, algumas das áreas adjacentes, ao que parece pertencem ao Governo Estadual não havendo qualquer elemento que provem ser de domínio municipal.

Conforme artigo 38, parágrafos 1º e 2º do Código da Aeronáutica vigente (Lei 7.565, de 19 de Dezembro de 1986) e artigo 42 e seguintes do novo Projeto de Código Brasileiro de Aeronáutica em trâmite no Congresso Nacional, os aeroportos constituem universalidades equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, independentemente da propriedade dos imóveis que neles se situam. Certo é que existem concessões de uso (que são autorizações de uso gratuitas de áreas públicas) ao Ministério da Aeronáutica - Serviço Regional de Proteção ao Vôo(por exemplo o Auto de Cessão 3045).

É absolutamente incoerente estarem sob a fiscalização dos governos Federal ou Estadual áreas situadas no coração da cidade de São Paulo e

estritamente vinculadas a interesses básicos e diretos dos municípios.

Tal situação atinge de forma quase inconstitucional ao Princípio da Autonomia dos Municípios; bem como, afronta as previsões do artigo 182 da Constituição Federal do Brasil.

A ausência de titularidade por parte do município nos assuntos afetos ao aeroporto de Congonhas além da incoerência, já exaustivamente descrita, retira dos cofres públicos municipais elevados valores em dinheiro por falta de competência tributária.

O município lucrou com o Aeroporto de forma ativa e desordenada na especulação imobiliária local; o que moralmente deveria estar ocorrendo de forma permanente e ordenada com o recolhimento de impostos e contrapartidas pertinentes às áreas dadas em concessão de uso a empresas particulares de aviação.

Outro prejuízo oriundo da falta da propriedade municipal na região do aeroporto é a conseqüente inexistência de competência e responsabilidade definidas em face dos municípios.

O Aeroporto Público é considerado uma unidade autônoma, independentemente de toda e qualquer interferência do Estado/Cidade que o contém; assim, parte significativa das riquezas que gera não fica na cidade ou Estado que o abriga. Os problemas são gerados muitas vezes pelo crescimento desordenado. **Assim, impõe-se a rediscussão da propriedade das áreas de Aeroporto de Congonhas e adjacências, que poderiam ser deferidas ao Município pelo novo Projeto de Código Brasileiro de Aeronáutica (com as conseqüentes e respectivas alterações das Escrituras de Cessão) situação que poderia melhorar a utilização, fiscalização e administração das áreas e atividades nelas desenvolvidas.**

Os artigos 182 e 183 da Carta Magna foram, agora, regulamentados através do "ESTATUTO DA CIDADE"; e, obviamente sendo o estatuto Lei Federal, os Municípios têm não só o direito como a obrigação de fiscalizar o adequado aproveitamento das áreas afetas ao Aeroporto de Congonhas; o que esta Comissão acha pertinente, seja considerado pelo Congresso Nacional quando da votação do Projeto do novo Código Brasileiro de Aeronáutica; pois, tem o município de São Paulo todo o interesse e a intenção de fazer valer os direitos da municipalidade paulistana, seja administrativamente ou judicialmente se necessário for.

A comissão solicita a manifestação do Executivo Municipal, Congresso Nacional e Ministério da Aeronáutica acerca do assunto, bem como, sobre a viabilidade de discussões conjuntas sobre a matéria, em prazo não superior a 90 (noventa dias).

A alteração da administração aeroportuária e assuntos correlatos poderia ser direcionada; pelo “Plano Diretor da Cidade de São Paulo” a ser encaminhado pelo Executivo a esta edilidade.

A Secretária de Negócios Metropolitanos, foi criada na década de 70, a exemplo de uma experiência na cidade de Nova Iorque: a “ New York Port Authority”, empresa pública metropolitana, com gestão centralizada na administração de aeroportos, portos e transportes públicos em geral (viários, fluviais, metroviários etc.) e que vem atuando de forma satisfatória na administração dos problemas urbanos de transporte na região metropolitana que incorpora Nova Iorque. A Secretaria existe de direito porém não exerce de fato o que é de sua competência. Se foi concebida para tal, e efetivamente desempenhasse o seu papel, os problemas de ordem metropolitano poderiam ser administrados de forma ágil, competente e defendendo o interesse da comunidade paulistana.

No que tange as propostas de minoração do tráfego aéreo e viário locais, para que se concretizem, mister se faz o desvio de vôos para outros aeroportos da região metropolitana.

Com a intenção de viabilizar a proposta, já existe sugestão encaminhada pelo Governo Estadual, através da qual, **a CPTM teria parte de suas linhas ligando áreas centrais da Capital às proximidades do Aeroporto de Guarulhos**, através de um novo serviço o “ **Trem do Aeroporto**”, que, em via segregada possibilitaria o desenvolvimento de velocidades comerciais superiores às do trem metropolitano, estabelecendo com regularidade tempos de percurso competitivos com outros modos de transporte.

Outra possibilidade, que a presente Comissão colocará em forma de INDICAÇÃO AO GOVERNO ESTADUAL, **será o pedido de extensão da linha metroviária da Estação SÃO JUDAS até uma estação dentro do Aeroporto de Congonhas**, que tivesse continuidade até a AVENIDA LUIS CARLOS BERRINI, aonde já existe linha férrea implantada e que tem continuidade até as proximidades do AEROPORTO DE GUARULHOS, trecho final de chegada

que poderia ser implantado em pouquíssimo tempo; mesmo porque, já existe em andamento negociações acerca do referido trajeto férreo.

✍✍A comissão solicita manifestação dos Executivos Municipal e Estadual acerca da viabilidade das sugestões retro de fiscalização mais específica pela municipalidade das áreas afetas do aeroporto.

✍✍A Comissão faz “INDICAÇÃO AO GOVERNO DO ESTADO”, para que informe a Câmara Municipal de São Paulo, estudo de viabilidade de instalação do sistema de “transporte metroviário” dentro de prazos regimentais.

CAPITULO II

DA COMPETÊNCIA DO MUNICÍPIO SOBRE ASSUNTOS RELACIONADOS AO AEROPORTO DE CONGONHAS

A realidade Brasileira mostra que, as questões estritamente locais de natureza técnica ou administrativa (manutenção da rede viária urbana e suburbana, limpeza pública, coleta de lixo etc.) devem ficar no âmbito dos Poderes Municipais.

Em algumas situações, entretanto, nos grandes aglomerados que a urbanização acelerada tem produzido (como no caso de São Paulo) tendem a escapar não raro do âmbito estritamente local para exigirem soluções de âmbito intercomunal, entre outros exemplos, é o que acontece nos casos de construções de usinas, estabelecimentos carcerários penitenciários e **aerportos**, inclusive.

É certo que, um dos defeitos do sistema vigente é a uniformidade de regime jurídico imposto a todos os municípios de um Estado Membro, apesar de a Constituição Federal permitir aí alguma flexibilidade. O chefe de governo local, o Prefeito, submete-se a uma “fiscalização” para seu controle em função do interesse local, que ocorre através da Câmara de Vereadores.

A doutrina jurídica administrativa não descarta a possibilidade de que, em alguns casos, a Câmara de Vereadores contratasse um **Manager** ou criasse um **Comitê** que tivesse por função administrar alguns negócios específicos locais; como se faz em algumas comunidades norte-americanas.

Com a solução sugerida, sem se afastar um controle do governante pelos governados, seria possível dar a cada município um administrador ou um grupo de administradores relativamente capazes e evoluídos, o que geraria uma administração despolitizada, ao mesmo tempo em que se evitariam os choques passionais e os abusos do tipo “ caciquismo”.

A Comissão sugere a criação de um “Comitê Permanente Multipartiste Para Gestão do Aeroporto de Congonhas” , com fundamento no peculiar interesse local; do qual façam parte representantes da comunidade diretamente envolvida; das Secretarias do Meio Ambiente; Planejamento; Infra-estrutura; Câmara dos Vereadores e Administradores Regionais do Jabaquara e Santo Amaro(e ou Subprefeitos); “DAC”; ”SRPV” e Organismos de Classe relacionados as atividades do Aeroporto.

CAPÍTULO III

TRÁFEGO AÉREO

A Comissão de Estudos constatou não só pela imprensa, como também por depoimentos e documentos trazidos à colação o aumento excessivo do tráfego aéreo na região metropolitana de São Paulo, mormente nas imediações do Aeroporto de Congonhas.

Uma medida de extremada importância para a redução do Tráfego Aéreo na região do Aeroporto de Congonhas, seria a limitação de vôos de aeronaves destinadas a viagens de longas e médias distâncias; com liberação, apenas, àqueles vôos que integram o turismo empresarial, qual seja, PONTE AÉREA e VÔOS REGIONAIS, e que tenham linhas direcionadas a regiões distantes de 750 Km até no máximo 1000 Km da Capital; com o deslocamento da aviação geral para outras localidades.

A Comissão solicita medidas imediatas para a desativação de no mínimo 50% dos estacionamentos para aeronaves particulares pela “Infraero”, procedimento a ser acompanhado pelo “ DAC ” e empresas aéreas envolvidas. sendo que, deve a Infraero manifestar-se no prazo máximo e improrrogável de 90 (noventa dias) a respeito do assunto.

No silêncio esta comissão entenderá a negativa tácita e encaminhará ao Ministério Público Federal representação a fim de que sejam tomadas as medidas jurídico legais pertinentes

Não restam dúvidas que a manutenção dos estacionamentos de aeronaves particulares e TÁXIS AÉREOS, em Congonhas, só beneficia realmente o administrador aeroportuário, representado no presente caso pela INFRAERO. O projeto de reforma apresentado pela Infraero deverá privilegiar um melhor aproveitamento das áreas do aeroporto. Hoje áreas destinadas a hangares e áreas cedidas às empresas de aviação civil particulares, nas quais os empresários mantêm confortavelmente instalados seus setores administrativos, contempla interesses particulares, que sobrepõem o interesse público com anuência da União. Isso ofende, de forma aviltante os princípios constitucionais da isonomia e da prevalência do interesse público sobre o particular.

✍✍A Comissão solicita medidas imediatas para a desativação de no mínimo 50% dos estacionamentos para táxis aéreos pela “Infraero”, procedimento a ser acompanhado pelo “DAC” sendo que, deve a Infraero manifestar-se no prazo máximo e improrrogável de 90 (noventa dias) a respeito do assunto.

No silêncio esta Comissão entenderá a negativa tácita e encaminhará representação ao Ministério Público Federal

✍✍A Comissão solicita da Infraero e DAC, encaminhamento para a Câmara Municipal de São Paulo, de todos os instrumentos de concessão de bens imóveis das áreas do aeroporto, bem como das leis que as regulamentam no prazo de 30 (dias) .

A cidade de São Paulo tem hoje a segunda maior frota de helicópteros do mundo, perdendo apenas para Nova Iorque . São 862 aparelhos no Brasil, 45% deles no Estado de São Paulo. Diante desse fato, a quantidade de pousos e decolagens aumentou em 25% nos últimos dois anos pois, 84,12% do movimento são de responsabilidade do Aeroporto de Congonhas e do Campo de Marte.

Nesse sentido, necessário se faz um controle mais criterioso no que tange ao tráfego de aeronaves com hélices giratórias. É de bom alvitre frisar que, **NÃO**

EXISTE UMA LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA ACERCA DE HELICÓPTEROS e também NÃO HÁ RESTRIÇÕES A QUE A MUNICIPALIDADE LEGISLE SOBRE HELIPONTOS, HELIPORTOS E CONTROLE DE FLUXO DE HELICÓPTEROS NO ESPAÇO AÉREO DA CIDADE DE SÃO PAULO.

Tais medidas de processo legislativo já estão em análise nesta Casa, bem como, já encontra-se em fase de instalação **Comissão de Estudos** que analise o assunto específico, a pedido do vereador responsável por esta relatoria, cujo requerimento já foi mencionado inicialmente.

~~✓~~ **Há requerimento n.º 06-RPP 06-0040/2001 aprovado em Plenário de autoria do vereador Paulo Frange para que seja constituída “Comissão de Estudos para inspeção da fiscalização hoje, adotada, pelo município, para implantação de helipontos e heliportos, assim como verificação do controle utilizado pelo mesmo referente a poso e decolagem de helicópteros na municipalidade de São Paulo”.**

Será discutido a matéria; entretanto, a Comissão entende que necessário se faz, desde já, medidas que determinem o deslocamento de helicópteros do Aeroporto de Congonhas para o Campo de Marte e outras áreas, excetuadas, obviamente, as situações de emergência.

As medidas pertinentes deverão ser tomadas pela “Infraero” sob orientação do “DAC”; sendo que esta Comissão aguarda manifestação de quem de direito no prazo de 90 dias; sob pena de serem tomadas as medidas de representação junto ao Ministério Público Federal e Estadual.

~~✓~~ **Esta Comissão aguarda manifestação do “DAC” e “Infraero” no mesmo prazo anterior, parecer e estudo acerca da viabilidade de se dispensar tratamento especial para os deslocamentos de helicópteros sobre zonas habitadas da cidade paulistana, inclusive, aventando da viabilidade de criação de corredores**

especiais para tanto, tal como, já acontece nas cidades de Nova Iorque e Londres.

~~2.2~~ Soma-se à anterior, a necessidade da redução de no mínimo 50% do movimento de jatos particulares e táxis aéreos no Aeroporto de Congonhas; excetuadas situações emergenciais de pouso autorizadas pela torre competente; bem como, rigoroso controle sobre as manobras de manutenção de aeronaves sem passageiros nas pistas de Congonhas. A “Infraero” deve manifestar-se no prazo máximo e improrrogável de 90 (noventa dias) a respeito do assunto. no silêncio esta comissão entenderá a negativa tácita e encaminhará representação ao Ministério Público Federal

~~2.3~~ A Comissão solicita medidas imediatas; pela “Infraero”, procedimento a ser acompanhado pelo “DAC” e empresas aéreas envolvidas; para a desativação das oficinas de manutenção de aeronaves, cuja exploração seja, atualmente, feita por terceiros e que não sejam diretamente ligados às companhias de aviação civil que utilizam efetivamente as instalações do aeroporto com aeronaves ativas,. sendo que, deve a “Infraero” manifestar-se no prazo máximo e improrrogável de 90 (noventa dias) a respeito do assunto. no silêncio esta comissão entenderá a negativa tácita e encaminhará representação ao Ministério Público Federal

~~2.4~~ Outra providência a ser imediatamente imposta, é a proibição de aterrissagens, decolagens e manobras de aeronaves de qualquer porte, sem passageiros nas pistas do Aeroporto de Congonhas; o que sempre ocorreu com frequência no local, a título de manutenção e abastecimento.

CAPÍTULO IV

DA SEGURANÇA

Não é fato desconhecido, sequer incomum, a gravidade característica dos acidentes aéreos ocorridos na região do Aeroporto de Congonhas. Também não é do desconhecimento público que, um aeroporto construído no início do Século XX não esteja adequado para aeronaves projetadas para o Século XXI. Nesse sentido impõem-se medidas de segurança indispensáveis a uma atividade de transporte tão buscada atualmente.

O Aeroporto de Congonhas não é amparado por **ÁREA DE ESCAPE** (área ampla no eixo da pista com grama e ondulações para amortecer aeronaves em caso de acidente) vez que foi construído sobre um platô, e, **POSSUI SOMENTE DUAS PISTAS COM 1.400 E 1.900 METROS DE CUMPRIMENTO**, respectivamente, **COM UMA ÁREA INTERMEDIÁRIA ENTRE SÍ** (que separa as duas pistas) **DE MAIS OU MENOS 300 METROS**.

Durante a visita realizada pela Comissão nas dependências do Aeroporto, contatamos o espaço exíguo existente entre a pista e o pátio de manobras, que é estrito e pequeno; bem como, um depósito de combustível ao nível da pista e ao lado do local destinado às manobras dos aviões.

A fim de minorar os riscos que ficam claros em função dos fatos já narrados, é que urge a imposição de medidas que minorem os problemas já enfocados, quais sejam:

Como já mencionamos, as pistas de Congonhas não possuem o prolongamento desejável conhecido como **ÁREA DE ESCAPE** que permita que as aeronaves que não consigam permanecer nos limites da pista em situação de **INTERRUPÇÃO DE DECOLAGEM** (“abortar a decolagem”) ou em **POUSO MAL SUCEDIDO**, não transformem um incidente em acidente catastrófico. Como não existe área para prolongamento de pista ou para área de escape, o **IDEAL SERIA PARA COMPENSAR A FALTA DA ÁREA DE ESCAPE** a imediata instalação de **REDES DE PROTEÇÃO** ou **REDES DE CONTENÇÃO**, que seriam instaladas em um determinado ponto próximo às cabeceiras das

pistas de maneira que, em uma interrupção de decolagem, tal aeronave permaneceria obrigatoriamente dentro dos limites da pista em uso. Assim a possibilidade de vermos um avião “plantado” em plena Avenida Washington Luis seria praticamente nula. Tais **redes já encontram-se implantadas no Aeroporto de Anápolis.**

✍✍ A Comissão solicita providências urgentes acerca da instalação do sistema de “redes de proteção” pela “Infraero” com a fiscalização sobre a implantação do sistema pelo “DAC”, que devem manifestar-se no prazo máximo e improrrogável de 90 (noventa dias).

Essa medida é pertinente na visão dos técnicos consultados. É importante e se faz imperiosa. A Comissão por ter ciência do fato, em caso de silêncio, entenderá a negativa tácita e encaminhará representação ao Ministério Público Federal.

Quando da visita realizada nas dependências do Aeroporto, foi constatada a grande concentração de caminhões tanque que trafegam o tempo pelos pátios e pistas de Congonhas; em situação de mais absoluto perigo, respeitada obviamente, a competência daqueles que dirigem aquela situação de absoluta insegurança “organizada”. Muito embora esta Comissão tenha admiração pela competência técnica os riscos são evidentes.

✍✍ A Comissão solicita medidas que determinem a imediata exigência de limitação do tráfego de caminhões transportadores de combustível de aviação das distribuidoras que abastecem os tanques do Aeroporto de Congonhas, para os horários compreendidos entre meia-noite e seis horas da manhã, sendo obrigatória a escolta dos mesmos por veículo do Corpo de Bombeiros. Tal medida deverá ser providenciada pela “Infraero” com fiscalização sobre a implantação do sistema pelo “DAC”. Esta Comissão aguarda manifestação da “Infraero” e “DAC” no prazo máximo e improrrogável de 90 (noventa dias). No silêncio a Comissão entenderá a negativa tácita e encaminhará representação ao Ministério Público Federal.

Uma medida largamente debatida durante os trabalhos da Comissão refere-se a questão de colisões entre aeronaves; para que as mesmas sejam evitadas vários estudos foram realizados e, finalmente, a “FAA – Federal Aeronáutica Agency – USA” tornou obrigatório o uso dos “TCAS” – “ Traffic Alert and Collision Avoidance System” (cujas função é garantir uma separação segura entre as aeronaves, independentemente do auxílio das estações de terra), tendo fixado data limite para a instalação do referido sistema nos EEUU em 30 de dezembro de 1.993; no Brasil, entretanto, esta data ficou postergada para o ano de 2.005, oportunidade em que as autoridades aeronáuticas, fabricantes e empresas aéreas poderão ser responsabilizadas pela desobservância da determinação.

A Comissão solicita providencias no sentido de que as empresas aéreas que possuem aeronaves sem “TCAS” não utilizem o espaço aéreo da cidade de São Paulo e os aeroportos nela instalados. São claras as razões e o conhecimento publico do fato nos torna co-responsáveis por não tomar atitude. Portanto aguardar mais 4 anos é tempo demais e é possível impedir aeronaves inseguras de fazer uso do nosso espaço aéreo. Cada município que busque a preservação do seu. A não observância deste procedimento e ausência de manifestação pelo órgãos responsáveis também ensejará representação ao Ministério Público Federal.

Todas as medidas discriminadas neste capítulo têm como objetivo maior o de decrémento do número de operações no Aeroporto de Congonhas; inicialmente para 195.000 (cento e noventa e cinco mil) operações ao ano até o mês de Outubro de 2002; com expectativa de diminuição ainda maior para o final do ano 2.003, quando se espera um volume de passageiros de oito milhões/ano e conseqüentes cem mil pousos e decolagens/ano em Congonhas.

CAPITULO V

DA POLUIÇÃO SONORA

Segundo informações fornecidas à Comissão pelo Diretor de Recursos Hídricos e Engenharia Ambiental, PRIMO PEREIRA NETO, (Informe Técnico 001/01/EQQ, Informação Técnica nº029/01/ETP; que respondeu ofício 01/01CTEAC encaminhada à CETESB; ficou bastante claro que, nos últimos 05 anos o Setor de Ar, Ruído e Vibrações não realizou avaliação de poluição sonora nas imediações do Aeroporto de Congonhas; ressaltando que, por se tratar de assunto de interesse do “DAC” (Departamento de Aviação Civil), seria aquele o departamento competente pela fiscalização da poluição sonora do local.

Em perícia realizada por determinação do Ministério Público Federal, cujas cópias foram encaminhadas a esta Comissão; pudemos constatar que, o Aeroporto de Congonhas não submete-se à legislação comum de controle de ruídos e sim, às normas da PORTARIA 13GM5, de 05/01/94, do Ministério da Aeronáutica, que também segundo os mesmos peritos, referem-se tão somente a ruídos emitidos pelo funcionamento de aeronaves, medidos através de métodos e condições essencialíssimas e exclusivamente para fins de homologação de tipo de aeronave, o que não se confunde com poluição ambiental. A norma jurídica adotada no Aeroporto, DIVERGE da matéria prevista na RESOLUÇÃO CONAMA Nº01 do Conselho Nacional do Meio Ambiente que, considera os ruídos superiores ao estabelecidos na NBR 10151 – AVALIAÇÃO DO RUÍDO EM ÁREAS HABITADAS VISANDO O CONFORTO DA COMUNIDADE, DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – ABNT, nocivos à saúde e ao sossego público; determina ainda que, os projetos de construção ou reforma de edificações obedeça o contido na NBR 10152 – NÍVEIS DE RUÍDO PARA CONFORTO ACÚSTICO, DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. A NBR 10151 estabelece critério básico de ruído para áreas residenciais e níveis de correção do critério básico para aplicação de outros tipos de zoneamento.

O Município de São Paulo mantém em SEMAB um órgão chamado PSIU, “Programa de Silêncio Urbano” e aquele órgão informou oficialmente que não responde por fiscalização por ruído aeroportuário.

~~2/2~~ **No que tange à absoluta falta de controle acerca desta matéria e também da poluição do ar, em detrimento do vigente Código de Aeronáutica, em vias de ser substituído pelo projeto já em trâmite no Congresso Nacional, hoje temos uma lei, também Federal, e que exige um programa básico de ocupação de área na capital paulista, bem como, um estudo de impacto de vizinhança. o “Estatuto da Cidade” nos seus artigos 36 e seguintes normatiza a questão do impacto de vizinhança.**

Assim, é de interesse de toda a comunidade que as normas controladoras das poluições do ar e sonoras relativas aos aeroportos sejam revistas de forma consensual com a municipalidade, sob pena de serem observadas as previsões dos artigos 52 e seguintes da Lei 10.257, de 10 de julho de 2001. esta Comissão aguarda manifestação da Infraero e DAC sobre a matéria ora enfocada no prazo de 90 dias a contar da publicação deste relatório pela imprensa oficial.

~~2/2~~ **Esta Comissão encaminhará Moção ao Congresso Nacional e Ministério da Aeronáutica, no sentido de que, seja emendado o projeto do Código Brasileiro da Aeronáutica, em trâmite, acerca da obrigatoriedade de observância de normas regulamentadoras da poluição sonora e do ar aplicadas indistintamente a todos os brasileiros, como é o caso da Resolução Conama; NBR10.151 e NBR 10.152; entre outras.**

~~2/2~~ **Esta Comissão requer, ainda, que no prazo de 90 dias o Executivo Municipal encaminhe para a Câmara Municipal de São Paulo os possíveis imóveis nas cercanias do Aeroporto de Congonhas que se encontram em situação irregular quanto a edificação acima do permitido pela Legislação Municipal no que tange a altura da construção.**

CAPÍTULO VI

A ATUAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

PROPOSTAS DA COMISSÃO DE ESTUDOS PARA O GERENCIAMENTO COMPETENTE DO PATRIMÔNIO PÚBLICO

Esta Comissão de Estudos, mormente a Relatoria que também acompanhou a CPI das Áreas Públicas, vem constatando neste primeiro ano da atual Legislatura, uma verdadeira ANARQUIA restrita aos 1.500 Km² do município. Passamos a elencar propostas que deverão ser apreciadas para a execução

1. Criar, no âmbito da Secretaria de Negócios Metropolitanos, novo **ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO MUNICIPAL DA GESTÃO DOS AEROPORTOS E DE SUAS CERCANIAS** ; com objetivo de garantir uma utilização melhor e mais adequada das áreas relacionadas aos aeroportos paulistanos, de forma a garantir qualidade de vida à população paulistana e, de que, os interesses públicos municipais não sejam desconsiderados sob a guarida de legislação federal totalmente alheia aos problemas regionais peculiares. Através de órgão detentor de uma estrutura equipada para desempenhar o seu papel, inclusive, com competência para negociar em igualdade de condições com os representantes do Ministério da Aeronáutica; DAC; SRPV; INFRAERO; Companhias Aéreas e outros .
2. Foi proposto no Relatório da CPI das Áreas Públicas o mapeamento georeferenciado do Município de São Paulo. Associado à informatização, é possível ter um banco de dados disponível na Internet, e portanto, para conhecimento público, com a discriminação de cada área do município, que não seja considerada municipal e que tenha permissão de uso e/ou concessão, bem como, suas contrapartidas.

3. Formular, no âmbito do Órgão de Gestão dos Aeroportos, de modo compatível com o Estatuto da Cidade , Plano Diretor e os Planos Urbanísticos das Subprefeituras, Programas de Implantação de Equipamentos, que assegurem o desempenho ideal de escolas, creches, postos de saúde, hospitais e asilos situados nas imediações de aeroportos.
4. Legislar, ou indicar ao executivo no sentido de que se determine a OBRIGATORIEDADE DA PUBLICAÇÃO NA IMPRENSA OFICIAL MUNICIPAL DE TODOS OS PARECERES DO ÓRGÃO REPRESENTATIVO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA EM PEDIDOS DE AUTORIZAÇÃO DE EDIFICAÇÕES E EXPLORAÇÃO COMERCIAL NA ÁREA E ARREDORES DOS AEROPORTOS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.
- 5- Promover, junto às atuais Administrações Regionais, Secretarias do Meio Ambiente, Planejamento, e da Habitação levantamento imediato dos chamados TERMOS DE COMPROMISSO, relacionados ao Aeroporto de Congonhas, a fim de que se possa constatar as responsabilidades assumidas pelos órgãos responsáveis pela direção, fiscalização e administração daquele aeroporto, a fim de impedir o desvirtuamento dos interesses privados. Como exemplo, citamos o “TERMO DE COMPROMISSO AMBIENTAL” N°99/078 firmado pela INFRAERO e a Municipalidade de São Paulo representada pela SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE.
- 6- Disponibilizar um banco de dados dos Termos de Compromisso na internet, para que possam ser fiscalizados pela população.
- 7 Cobrar das empresas aéreas, indenização e todas as demais cominações previstas na legislação vigente, pelos danos que causar ao patrimônio público em caso de acidente aéreo, em zona urbana ou rural, inserida na municipalidade paulistana, seja em área de uso comum, de uso especial ou dominial.

- 8 CABERÁ AO ÓRGÃO GESTOR DE AEROPORTOS DESENVOLVER GESTÕES JUNTO AO PODER JUDICIÁRIO, VISANDO A CELERIDADE NOS PROCESSOS PROMOVIDOS POR FAMILIARES DE VÍTIMAS DE ACIDENTES AÉREOS, PARA O RECEBIMENTO DE SUAS INDENIZAÇÕES, vez que, é interesse maior do Estado representado pela administração evitar mortes em massa (homicídios culposos ou preter-dolosos).
- 9 Promover esforços junto ao Executivo para que encaminhe a esta Edilidade Plano Diretor compatível com as necessidades constatadas por esta comissão.
- 10 Enviar MOÇÃO AO CONGRESSO NACIONAL E MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA PARA QUE PROCEDAM EMENDAS AO ANTEPROJETO DO CÓDIGO DA AERONÁUTICA com fundamento nas reivindicações das categorias que participaram dos debates desta comissão.
- 11-Esta Comissão de Estudos estabelece um PRAZO DE 90 DIAS A CONTAR DA PUBLICAÇÃO DO RELATÓRIO PELA IMPRENSA OFICIAL, PARA QUE AS PROVIDÊNCIAS E PARECERES SOLICITADOS POR ESTE GRUPO SEJAM CONCRETIZADAS
- 12-Esta Comissão de Estudos apresentará MOÇÃO à INFRAERO e ao MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA PARA QUE APRECIE NO MENOR PRAZO POSSÍVEL AS REIVINDICAÇÕES DOS CONTROLADORES DE VÔO (MILITARES E CIVIS).
- 13-Esta Comissão de Estudos apresentará indicação à PMSP no sentido de viabilizar junto a Secretarias de Transportes a regularização dos espaços destinados aos taxistas do Aeroporto de Congonhas. a categoria não pode sofrer por omissão do poder publico que é incompetente na fiscalização. Agora, com a extinção da CPTRAN com certeza o caos será inevitável. A Secretaria de Transporte e Infraero deverão acomodar, de forma atender todos os interesses para convivência pacífica, os táxis especiais, táxis

comuns e também destinar espaço para o serviço de radio táxi comum. Como envolve interesse econômico de uma categoria grande e unida, deverá a Infraero ser mediadora das propostas para que possa atender estes trabalhadores.

14-Esta Comissão apresentará ao MINISTÉRIO DO TRABALHO MOÇÃO que solicite a efetiva fiscalização da aplicação das NRs. Segundo informação colhida, em depoimento, as normas de segurança deixam a desejar no que tange a proteção da saúde do trabalhador, e, apenas, o Ministério do Trabalho terá poder para obrigar ao estrito cumprimento das normas jurídicas vigentes. Deverá também ficar atenta para o PAIR (problema de audição induzido por ruído). Aqui ficará também a lembrança para que este assunto faça parte da pauta das discussões sobre poluição sonora na região aeroportuária.

15-Em tempo, apesar de não ter sido objeto da Comissão de Estudos, não poderíamos deixar de lembrar:

O Brasil ainda não possui um órgão às famílias de vítimas de acidentes aéreos e nem legislação que obrigue as Cias aéreas a fazê-lo. Nos EEUU e outros países é Lei.

No Projeto da ANAC Agencia Nacional de Aviação Civil que entrará em vigor em breve, sob o comando do Ministério da Defesa não existe um único item sobre o amparo das famílias de vítimas de acidentes aéreos

“Com as duas afirmações acima, só nos resta olhar para os céus e dizer: Senhor, olhai por nós”.

Este Relatório é produto de extenso e minucioso trabalho investigativo. Assim, encaminho todas as informações obtidas, com suas pertinentes conclusões.

São Paulo, 6 de Novembro de 2001.

Vereador PAULO FRANGE.
RELATOR e VICE PRESIDENTE DA CMSP

Vereador Dr. FARHAT
PRESIDENTE DA COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS

Vereador JOÃO ANTÔNIO

Vereador a ANA MARTINS

Vereador DEVANIR RIBEIRO

“COMISSÃO TEMPORÁRIA DE ESTUDOS PARA ANALISAR GRAVES PROBLEMAS RELACIONADOS AO TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DE CONGONHAS”

A Comissão de Estudos do Aeroporto de Congonhas teve como finalidade aproximar o Aeroporto de Congonhas da cidade de São Paulo. Embora seja parte integrante dela, e por que não dizer um dos seus orgulhos, passaram 60 anos sem se falar, como se numa manifestação platônica se amassem, necessitassem um do outro, sem trocar sequer palavras.

De início, lá longe, o Aeroporto reinava sozinho no planalto. A cidade, com vocação incrível de crescimento e desenvolvimento, foi até ele, abraçou-o e por fim passou a sufocá-lo. Oprimido e sem opções para fugir, não restou-lhe outra saída se não mostrar que poderia causar medo, insegurança e até acidentes.

É uma forma figurada de ver – durante 60 anos de pura omissão, o Poder Público Municipal não viu o crescimento da cidade dentro de planejamento competente. O Aeroporto, fechado intra-muros, com administração independente, militarizada - e apesar da grande competência dos homens que lá trabalham, de poucas palavras, também não procurou gestor do município. As razões nos desconhecemos.

Foi com muito orgulho que participei com outros vereadores, representantes da PMSP, de suas Secretarias, Aeronáutica, DAC, Infraero, SRPVP-SP, Sindicatos, Associações e outros mais da primeira oportunidade de, na Casa do povo de São Paulo, debater de forma aberta, civilizada, respeitosa e com objetivo propositivo de encontrar soluções para que o Aeroporto de Congonhas possa conviver de forma harmoniosa e pacífica com os municípios de São Paulo.

É assim ... o progresso é inevitável. Mas também não se faz sem a ordem. O progresso é também filho da liberdade, da liberdade de indagação, da pesquisa, da crítica e da discussão. Em nenhum momento deixamos de exercitar democracia representativa e nunca ao longo dos trabalhos os membros e os participantes tiveram a intenção de atingir alguém. Foi um trabalho onde discutimos idéias.

Garimpeiro de idéias e ideais que somos, não teria outra atitude senão deixar registrado aqui um agradecimento para todos que vieram à Câmara Municipal de São Paulo e que de alguma forma nos ensinaram, nos ensinaram e nos ensinaram. Um muito obrigado carinhoso a todos os assessores que participaram deste trabalho árduo, mas não sem frutos.

Agradecimentos a todos os Vereadores membros da Comissão, em especial pelo brilhantismo e espírito democrático do Presidente Vereador Dr. Farhat.