



RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA SOBRE AS OBRAS NA PISTA PRINCIPAL DO AEROPORTO DE CONGONHAS

1. OBJETIVO

Este Relatório tem por objetivo apresentar a avaliação das contribuições referentes à Consulta Pública sobre as obras na pista principal (17R/35L) do Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, debatida com a sociedade nas audiências públicas realizadas nos dias 2 e 13 de abril de 2007.

As audiências deram prosseguimento às discussões sobre a mencionada obra, que implicará na interdição da pista principal por um período primeiramente estimado em 40 dias, com as operações ocorrendo apenas na pista auxiliar (17L/35R), reduzindo a capacidade máxima daquele aeroporto de 48 movimentos/hora para 33 movimentos/hora, conforme informações prestadas pelo Centro Nacional de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), órgão da estrutura do Comando da Aeronáutica.

A Consulta Pública teve por objetivos: colher sugestões sobre a autorização para o início das obras, conforme os requisitos abaixo discriminados:

I - Inícios das obras – contribuições e sugestões sobre o melhor período para a interdição da Pista Principal;

II - Redistribuição dos slots – contribuições e sugestões sobre critérios de utilização da capacidade declarada de 33 slots, entre os serviços aéreos regulares e não-regulares / aviação geral.

2. HISTÓRICO

Desde o ano de 2004, os problemas com os índices do coeficiente de atrito da pista principal do Aeroporto de Congonhas foram objeto de NOTAM de alerta aos aeronavegantes que operam naquele aeroporto.

Em 2006, 4 (quatro) incidentes aeronáuticos apresentaram indicativos de que a condição de atrito na pista principal, associado à presença de água na superfície da pista 17R/35L em caso de chuvas, requeriam ações adicionais, de modo a garantir níveis adequados para as operações no Aeroporto de Congonhas.

Desta forma, cumprindo determinação da ANAC, a INFRAERO realizou, em 2006, serviço de re-texturização da pista 17R/35L, restabelecendo as boas condições de atrito na referida pista de pouso e decolagem.

Entretanto, permaneciam as dificuldades com o escoamento de água, em caso de chuvas, o que levou a ANAC, em coordenação com o DECEA e a INFRAERO, a estabelecer procedimentos de interdição da pista principal, quando o nível de precipitação pluviométrica atingisse 3 mm.

Paralelamente, a INFRAERO planejou e teve início a execução das obras de recuperação do pavimento da pista auxiliar, no início de 2007, a qual apresentava fissuras refletidas pelas juntas do pavimento rígido sobre o seu superposto flexível, com perda de agregado em inúmeros pontos da pista 17L/35R.

A recuperação da pista auxiliar tornou-se fundamental e preparatória para a intervenção corretiva da pista principal, uma vez que a pista 17L/35R não suportaria um alto número de movimentos devido ao seu precário estado, movimentos esses que serão transferidos da pista principal no momento de sua interdição, para as obras de recuperação. Além disso, a extensão da intervenção na pista principal requer uma criteriosa logística de fornecimento de materiais, que está sendo avaliada no transcorrer das obras na pista auxiliar.

A pista principal apresenta deformações permanentes do seu pavimento, bem como possui declividades longitudinais e transversais inadequadas para o escoamento das águas pluviais.

As obras planejadas pela INFRAERO visam a restabelecer as declividades adequadas para o escoamento das águas pluviais, além da execução de pistas de táxi, para melhor gerenciamento do fluxo de aeronaves no solo e menor tempo de ocupação das pistas de pouso e decolagem.

Além disso, será executado o *grooving* no pavimento da pista principal, melhorando as condições de escoamento de água.

3. AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

No ano de 2006, no período compreendido entre meados do mês de maio e final de junho, com a operação das duas pistas de pouso e decolagem, Congonhas movimentou aproximadamente 2,4 milhões de passageiros (embarque e desembarque), 28 mil aeronaves e 5 mil toneladas de carga. Esse é o período em que se planeja a recuperação da pista principal, em 2007, mantendo-se as operações apenas na pista principal, o que representará uma redução da capacidade máxima daquele aeroporto em aproximadamente 25%.

Além dos inconvenientes para um expressivo número de passageiros, esta redução impõe adequações em centenas de vôos das malhas das empresas aéreas, afetando usuários em todo o País e requerendo da ANAC uma criteriosa avaliação desse contexto, em busca de minimizar os impactos da intervenção, pautada no interesse público. Há também que se considerar os inconvenientes que a extensão do horário de funcionamento do aeroporto, durante o período de realização das obras, traz para os moradores do entorno, em função do ruído aeronáutico.

Nesse cenário, foi publicada no Diário Oficial da União nº 31, Seção 3, página 31, de 13 de fevereiro de 2007, a Consulta Pública que estabeleceu o dia 14 de março de 2007, inicialmente, como data limite para a remessa de sugestões e comentários, por intermédio do e-mail consultapublicasie@anac.gov.br. O planejamento era a de realizar uma audiência pública no dia 19 de março de 2007.

Não obstante, findo o prazo inicialmente estabelecido, apenas três sugestões foram encaminhadas à ANAC, levando a Diretoria Colegiada a adiar o prazo para o recebimento de sugestões e a transferir a audiência pública para o dia 2 de abril de 2007.

A audiência pública do dia 2 de abril foi realizada e o registro dos fatos consta da Ata que se encontra disponível no sítio da ANAC na Internet.

Naquela oportunidade, foram colhidas sugestões dos interessados que, acrescidas às sugestões encaminhadas à ANAC por e-mail, passaram a ser discutidas no âmbito da Agência, em coordenação com o DECEA e a INFRAERO.

Nova audiência foi realizada no dia 13 de abril, oportunidade na qual foram expostas as conclusões das avaliações das contribuições apresentadas.

4. Termo de Ajustamento de Conduta – TAC

Na segunda audiência pública sobre as obras de recuperação da pista principal do Aeroporto de Congonhas, realizada no dia 13 de abril, a ANAC assinou, junto com a INFRAERO e o Ministério Público Federal (MPF), um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC).

O acordo determina os procedimentos que serão adotados no período da reforma. Nele constam as ações necessárias e que devem ser praticadas por cada órgão para assegurar aos usuários que seus direitos sejam respeitados.

Tais ações visam compatibilizar os legítimos interesses dos consumidores-usuários, dos moradores da cidade de São Paulo e das empresas aéreas, reduzindo ao mínimo necessário os prejuízos e transtornos de cada um desses grupos interessados, e priorizando o interesse público que norteia a atuação do MPF, da ANAC e da INFRAERO.

Um dos pontos definidos foi o funcionamento de Congonhas. De acordo com o TAC, de segunda à sexta-feira o aeroporto funcionará de 05:30h às 0:00h, aos sábados de 06:00h às 23:00h e aos domingo das 07:00h às 0:00h. O acordo também define o quantitativo de movimentos por hora (pouso e decolagem) para efeito de planejamento. Em horários de pico, Congonhas terá 33 movimentos/hora, nos horários onde o movimento do aeroporto é menor, serão 28 movimentos/hora. O texto do TAC encontra-se disponível no site da ANAC na Internet.

5. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

A seguir são apresentadas as contribuições que atendem aos objetivos da Consulta Pública. Uma vez que inúmeras propostas são coincidentes em seus objetivos, neste relatório as mesmas são apresentadas em conjunto, já que as respostas têm o mesmo teor.

Cabe ser esclarecido que foram apresentadas sugestões e comentários referentes aos problemas de congestionamento do Aeroporto de Congonhas e da Terminal São Paulo, bem como para a redução dos níveis de ruído com as operações em Congonhas. Tais contribuições fogem ao escopo da Consulta Pública em comento, mas fazem parte dos estudos que a ANAC já iniciou e pretende levar, oportunamente, para discussão pública, referentes ao tráfego aéreo na terminal São Paulo.

Além disso, aspectos administrativos sobre a gestão da INFRAERO, as estratégias das empresas aéreas que operam em Congonhas e questões estruturais da atuação governamental sobre a aviação civil brasileira não contribuem para a discussão objeto da presente Consulta Pública, não

apresentando alternativas para a definição das obras que precisam ser realizadas, dentro da maior brevidade possível, na pista principal do Aeroporto de Congonhas.

5.1. Contribuições sobre a metodologia da obra e sua duração

a) ANCAB – Associação dos Concessionários de aeroportos

- Sugere que se avalie a possibilidade de redução do prazo de execução da obra, através da alocação de maior número de funcionários, emprego de técnicas modernas e etc (colocação feita durante audiência do dia 02/04/07).

b) Eng Pedro Ernesto Py (Movimento Defenda São Paulo)

- Propõe a execução da obra pelo tempo que for necessário de modo a garantir a aplicação da boa técnica e a postergar ao máximo uma nova intervenção. (colocação feita durante audiência do dia 02/04/07).

c) ABAG – Associação Brasileira de Aviação Geral

- Sugere que, “na reforma da pista principal, seja dada prioridade absoluta à qualidade do serviço executado, de modo a garantir que a durabilidade da pista após a reforma seja a maior possível, adiando ao máximo novas obras de manutenção. O mesmo se dá com relação às técnicas a serem utilizadas, não devendo ser descartado o recurso a tecnologias mais modernas que, eventualmente, possam estar disponíveis. O ideal é que não seja necessária nova intervenção de manutenção do porte da atual antes de um prazo de pelo menos 10 anos.”

- Propõe que “seja empregada a tecnologia mais durável para a reforma da pista principal, pois não há sentido em obrigar a cidade de São Paulo a conviver com as dificuldades de redistribuição de tráfego a cada 4 anos.”

d) Sr. Ricardo Lanzo

- Afirma que “essa obras na pistas poderia estar sendo executada na madrugada, pelo menos não atrapalharia o tráfego aéreo, pois temos que pensar na segurança do vôo, ou já que ta na chuva mesmo é pra se molhar interditava Congonhas num domingo 24 horas pelo menos pra arrumar as rachaduras da pista principal.”

Resposta: (ANAC e INFRAERO)

A produtividade na execução dos serviços influencia o prazo da obra. Entretanto, esse não é o único fator que define a duração da intervenção, havendo outras variáveis tais como: a logística de suprimento de materiais, suas características, a qualidade desejada para o serviço e etc.

De acordo com as informações da INFRAERO, o prazo previsto (45 dias) para as obras na pista principal já considera todas as variáveis acima e é factível, sem comprometimento da qualidade do serviço.

Cabe ser esclarecido que as obras na pista principal irão ocorrer concomitantemente com a operação da pista auxiliar. Assim, não há redução no tempo das obras com uma eventual interdição, também, da pista auxiliar. Cabe também ser esclarecido que não é possível realizar as obras corretivas da

pista principal sem sua interdição total. Assim, não há como evitar a redução da capacidade do aeroporto, devido à interdição da pista principal.

5.2. Contribuições sobre remanejamento de vôos para outros aeroportos

a) Eng Adriano Fidalgo dos Reis

- Propõe “remanejar, a curto prazo, para Guarulhos e Viracopos, as viagens internacionais, dando a Congonhas um caráter nacional”

- Sugere que “os vôos que não puderem ser absorvidos pelo novo horário de funcionamento, sejam transferidos, enquanto durar a obra, para o Aeroporto Internacional de Guarulhos.”

b) SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aéreas

- Sugere que “os vôos que não puderem ser absorvidos pelo novo horário de funcionamento, sejam transferidos, enquanto durar a obra, para o Aeroporto Internacional de Guarulhos.”

- Propõe que, “Como haverá um aumento no número de passageiros que circulam no Aeroporto Internacional de Guarulhos, a administração aeroportuária deverá prover a adequada infra-estrutura para atendimento eficaz aos mesmos.”

- Propõe que, “Caso sejam necessários cancelamentos de vôos ou transferências para o Aeroporto Internacional de Guarulhos, estes deverão ser proporcionais ao número de slots que cada companhia aérea possui.”

- Sugere, “por exemplo, a aviação geral poderá ser transferida parcialmente para os outros aeroportos da Terminal São Paulo (Guarulhos, Campo de Marte, Jundiaí, Campinas, Sorocaba e Santos)”

c) Sr. Fernando Marcato

- Propõe que “parte dos vôos regulares para CWB, BH, BSB e RIO sejam transferidos de CGH para os aeroportos de SJK, VCP, Sorocaba e Santos.” Esclarece que, “Quanto as limitações de comprimento da pista, empresas regionais poderiam ser convidadas para operar essas rotas. Quanto a limitações de TPS, no caso de Santos um dos hangares poderia ser utilizado de forma improvisada, ou um TPS provisório poderia ser construído como foi o caso de Araraquara. Quanto as limitações de procedimentos IFR seria conveniente a DECEA investir nesses aeroportos que já deveriam ter procedimentos IFR.”

- Afirma que, “Quanto à aviação executiva investir na internacionalização em um procedimento de pouso IFR para o Campo de Marte sem duvida atrairia dezenas de aeronaves. A internacionalização dos aeroportos de Sorocaba e Santos também atrairia muitos vôos da aviação executiva.”

d) Sr. Francisco Hiroshi Kudo – Nikko Turismo

- Sugere “Transferir os pousos e decolagens de aeronaves pequenas, aeronaves particulares, fretamentos de jatos executivos e similares para o aeroporto do Campo de Marte-SP que conta hoje com uma capacidade ociosa operacional.”

- Sugere “Transferir as operações de pousos e decolagens de vôos comerciais e de carreira do período da tarde/início de noite para o aeroporto internacional de Cumbica/Guarulhos, dando ao menos uma definição de horários aos usuários.”

- Sugere “Concentrar as operações de decolagens dos vôos fretados pelas operadoras de turismo para o horário entre as 06:00 e 12:00 horas dos sábados e domingos e limitar o horário de pouso dos vôos de retorno desses mesmos fretamentos para até as 15 horas dos sábados e domingos.” Assim, acredita que se pode “Utilizar os horários que resultarão livre deste remanejamento para acelerar as obras na pista de CGH, cumprindo-se desta forma, o prazo estabelecido para a duração das obras.”

e) Sr. Pablo Rodrigues Muniz

- Sugere “Considerar as disponibilidades de todos os aeroportos do Estado de SP, principalmente Viracopos, para alteração de vôos.”

- Propõe “Evitar transferência em demasia para Guarulhos, uma vez que aumentaria muito o número de traslados entre CGH e GRU, sendo que o trânsito de SP já é caótico.”

- Sugere “Transferir todos os vôos de características turísticas, incluindo também todos os charters, para outro aeroporto.”

Resposta: (ANAC, DECEA e INFRAERO)

A redução de capacidade de movimentos prevista, quando da utilização apenas da pista auxiliar do Aeroporto de Congonhas irá requerer transferências e realinhamentos de vôos os quais serão avaliados pela ANAC, em coordenação com os operadores naquele aeroporto, observando os termos do TAC.

Os remanejamentos/transferências de vôos deverão considerar as capacidades disponíveis nos demais aeroportos.

No caso de Guarulhos, de acordo com a INFRAERO, é a seguinte sua disponibilidade para absorção de parte da demanda que não poderá ser atendida por Congonhas:

Horário	Movim.	Horário	Movim.	Horário	Movim.
00:00 as 00:59	6	08:00 as 08:59	0	16:00 as 16:59	5
01:00 as 01:59	8	09:00 as 09:59	0	17:00 as 17:59	0
02:00 as 02:59	8	10:00 as 10:59	4	18:00 as 18:59	0
03:00 as 03:59	8	11:00 as 11:59	5	19:00 as 19:59	6
04:00 as 04:59	8	12:00 as 12:59	5	20:00 as 20:59	4
05:00 as 05:59	8	13:00 as 13:59	5	21:00 as 21:59	0
06:00 as 06:59	0	14:00 as 14:59	5	22:00 as 22:59	10
07:00 as 07:59	0	15:00 as 15:59	5	23:00 as 23:59	20

Com relação à capacidade do Aeroporto de São José dos Campos, a INFRAERO informa ser a seguinte a disponibilidade daquele aeroporto:

- 05 posições de pátio
- 50 lugares na sala de embarque
- 04 vôos por hora.

Já a disponibilidade estimada do Aeroporto de Viracopos para atendimento de parte da demanda que não poderá ser atendida pelo Aeroporto de Congonhas é a seguinte:

Horário	Movim.	Horário	Movim.	Horário	Movim.
00:00 as 00:59	4	08:00 as 08:59	5	16:00 as 16:59	5
01:00 as 01:59	4	09:00 as 09:59	5	17:00 as 17:59	4
02:00 as 02:59	4	10:00 as 10:59	4	18:00 as 18:59	2
03:00 as 03:59	4	11:00 as 11:59	4	19:00 as 19:59	3
04:00 as 04:59	4	12:00 as 12:59	5	20:00 as 20:59	3
05:00 as 05:59	4	13:00 as 13:59	6	21:00 as 21:59	5
06:00 as 06:59	4	14:00 as 14:59	5	22:00 as 22:59	4
07:00 as 07:59	4	15:00 as 15:59	4	23:00 as 23:59	5

Cabe ser esclarecido que o Aeroporto de Congonhas, embora seja classificado como internacional, não contempla qualquer operação de linha de transporte aéreo regular internacional.

Quanto à possibilidade de se implementar melhorias em alguns aeroportos de modo a permitir que os mesmos absorvam parte dos vôos de Congonhas, tais providências não são possíveis de serem implementadas em tempo hábil para que se constitua em alternativa para atendimento de parte da demanda que não será atendida pelo Aeroporto de Congonhas, durante a interdição de sua pista principal.

Exemplificando, a efetivação de um procedimento para o Aeroporto de Sorocaba, mesmo sem a instalação de um auxílio (utilizando-se o GPS) depende de diversos fatores como a instalação de um órgão ATS, instalação de estação meteorológica, adequação da iluminação da pista, dentre outros. Tais investimentos são realizados a partir da análise da demanda de movimento. No caso do Aeroporto de Santos, existe em andamento no COMAR 4, um processo para ampliação de sua capacidade.

Já com relação ao Campo de Marte, a transferência de operações de aeronaves executivas para aquele aeroporto, bem como sua internacionalização é factível desde que aquele aeródromo possua procedimento de aproximação por instrumentos aprovado, cujos trabalhos para a sua confecção já foram iniciados pelo SRPV-SP, mas que não deverão estar concluídos dentro do prazo de realização das obras em discussão.

Por fim, a Portaria 200/ANAC/27.02.2007 já preconiza que a operação de vôos “charter” no Aeroporto de Congonhas somente seja realizada durante os fins de semana. Além disso, a ANAC somente autoriza a operação após consulta ao CGNA e a INFRAERO.

5.3. Contribuições que necessitam de esclarecimentos sobre os objetivos da obras

a) Sra Marion Lautenberg – Associação de Moradores do Butantã

- Propõe não aumentar número de vôos nem ampliar fisicamente o Aeroporto de Congonhas (colocação feita durante audiência do dia 02/04/07).

b) Sra Patrícia (Defenda São Paulo)

- Manifestou-se contrária a qualquer aumento de fluxo no Aeroporto de Congonhas (colocação feita durante audiência do dia 02/04/07).

Resposta: (ANAC)

As obras não contemplam a ampliação física do aeroporto, nem aumento do número de vôos. As intervenções destinam-se à melhoria das condições geométricas e operacionais do Aeroporto de Congonhas. Ao contrário, durante as obras, a capacidade do Aeroporto de Congonhas fica reduzida em aproximadamente 25% do total de movimentos/dia.

5.4. Contribuições versando sobre viabilidade econômica da operação

a) Eng Pedro Ernesto Py (Defenda São Paulo)

- Propõe que as operações de aeronaves com reduzido número de passageiros (anti-econômica) para o Aeroporto de Guarulhos (colocação feita durante audiência do dia 02/04/07).

b) ABAG

- Propõe que, “durante o período de reforma da pista principal sejam coibidas as operações de aeronaves que precisem reduzir o total de passageiros transportados para adequar seu desempenho ao menor comprimento de pista disponível, o que não faz sentido do ponto de vista econômico.”

Resposta: (ANAC)

É de competência exclusiva do setor de planejamento de cada empresa aérea a avaliação da viabilidade econômica de suas linhas. Nesse aspecto, cabe à ANAC apenas o controle, a fiscalização e a avaliação dos setores econômico e financeiro das empresas aéreas.

5.5. Contribuições sobre os horários de funcionamento durante as obras

a) Sra Marion Lautenberg – Associação de Moradores do Butantã:

- Propõe reduzir o número de vôos e o horário de funcionamento do Aeroporto de Congonhas (colocação feita durante audiência do dia 02/04/07).

b) Eng Pedro Ernesto Py (Defenda São Paulo):

- Propõe horários de pouso e decolagem entre 05:30 e 23:30 (colocação feita durante audiência do dia 02/04/07).

c) Sra Patrícia (Defenda São Paulo):

- Manifestou-se contrária à ampliação do horário para 05:30 às 01:30 (colocação feita durante audiência do dia 02/04/07).

d) SNEA:

- Propõe a “extensão de horário de operação da pista auxiliar (17L/35R) das 5h30h até a 00:30h da madrugada, com tolerância para pousos e decolagens de 15' depois do horário previsto para fechamento do aeroporto, sem que haja autorização para novos vôos, exceto para reacomodar aqueles já autorizados”

e) ABAG:

- Sugere que “seja mantido o horário de funcionamento expandido do aeroporto até o fim da reforma da pista principal.”

f) Sra Marion Lautenberg – Associação de Moradores do Butantã:

- Questiona “porque aos sábados e domingos também todos tem que ser despertados às 6hs? Por que não pode ser, nos finais de semana, às 7hs?”

Resposta: (ANAC)

Após extensa discussão em que participaram representantes do Ministério Público Federal no Estado de São Paulo, a ANAC, a INFRAERO e o DECEA, foi celebrado um TAC onde constam os horários de funcionamento do Aeroporto de Congonhas durante as obras na pista principal. Os anseios de um tempo maior de fechamento nos finais de semana são em parte atendidos.

Os horários de funcionamento, das 05:30h às 00:00h, de segunda à sexta, das 06:00h às 23:00, no sábado e das 07:00h às 00:00h, no domingo, visam proporcionar um ajuste mais adequado para os serviços de transporte aéreo público regular e, em particular, minimizar os prejuízos aos usuários daquele Aeroporto, durante as obras. Mesmo assim, existem casos de remanejamento para o Aeroporto de Guarulhos e, inclusive, da necessidade de cancelamento desses vôos.

Ressalta-se, adicionalmente, que não haverá tolerância para pouso e decolagem fora dos horários em questão, excetuando-se as situações excepcionais previstas na Portaria 200.

Após o término das obras, o Aeroporto de Congonhas voltará a funcionar em seu horário normal, isto é: das 06:00h às 23:00h.

Atendendo solicitação feita por representantes da comunidade durante a audiência do dia 13 de abril, a ANAC avaliará a possibilidade de reduzir o tempo do funcionamento do aeroporto nos finais de semana.

5.6. Contribuições sobre a data e o período das obras

a) SNEA:

- Propõe “que tal ação não deverá ter interferência no período de alta temporada (com início na última semana do mês de Junho/2007), onde o movimento nas companhias aéreas aumenta de forma significativa.”

b) ABAG:

- Sugere que “a reforma da pista principal termine antes de julho ou inicie-se a partir de setembro, com preferência pela primeira alternativa.”

- Propõe que “as obras na pista principal iniciem-se imediatamente após o término das obras na pista auxiliar, para que o aeroporto possa voltar a contar com sua capacidade máxima no menor prazo possível.”

- Propõe que “a reforma possa estar concluída antes de julho, quando o tráfego no aeroporto começará a aumentar devido à alta estação.”

c) Sra Márcia Vairoletti (ASSEC – Associação de Segurança e Cidadania):

- Transmite preocupações quanto a problemas administrativos com as obras da pista auxiliar “o que poderia atrasar em mais de um ano a recuperação da pista principal” e com as características do contrato de emergência que, segundo a representante da ASSEC, trará “uma série de medidas e etapas excepcionais”.

Resposta: (ANAC e INFRAERO)

As ações administrativas para a execução das obras nas pistas de Congonhas são responsabilidade da INFRAERO. Os gestores daquela Empresa pública são responsáveis perante os órgãos de controle quanto à correta aplicação dos recursos sob sua responsabilidade.

De acordo com a INFRAERO, já computando o tempo para a implementação dos procedimentos administrativos pertinentes, tem-se a seguinte previsão:

- pista auxiliar: liberada para operações no dia 08 de maio/07;
- pista principal: previsão de 45 dias, com início no dia 14 de maio e término no dia 27 de junho.

5.7. Contribuições sobre a distribuição da capacidade remanescente

a) SNEA:

- Propõe “que os movimentos por hora do Aeroporto Internacional de Congonhas, durante a obra da pista principal, sejam assim distribuídos: 30 mov/h para a aviação regular e 3 mov/h para a aviação geral, e que nos horários pico (07:00 às 10:00 e de 17:00 às 20:00) todos os slots sejam dedicados à aviação regular.”

b) SNETA:

- “solicita que sejam reduzidos na mesma proporção os slots destinados à aviação regular e à aviação geral, possibilitando às empresas de táxi aéreo, condições de operar em Congonhas naqueles horários onde o serviço é demandado.”

c) ABAG:

- Sugere que “a participação da Aviação Geral fique congelada nos mesmos 101 slots, que como é do conhecimento da ANAC não são suficientes para atender plenamente às necessidades do segmento.”

Resposta: (ANAC e INFRAERO)

Com o início das obras da pista principal de Congonhas, a capacidade máxima de operação será reduzida para 33 movimentos/hora. Nesse caso haverá uma diminuição na operação de vôos regulares, assim como na aviação geral. O processo de distribuição será feito pela ANAC de maneira que envolva todas as empresas e entidades, com a finalidade de atender aos interesses das partes envolvidas na medida do possível, pautado no interesse público.

5.8. Questionamentos sobre o cumprimento das Portarias 200/ANAC/27.02.2007 e 188/DGAC/08.03.2005

a) Sra Márcia Vairoletti (ASSEC – Associação de Segurança e Cidadania)

- Transmite preocupações, relatando que “Os vôos das empresas de transporte aéreo público não respeitam a Portaria” (alusão à Portaria 200).

Resposta: (ANAC)

No primeiro quadrimestre de 2007, período em que foram executadas as obras na pista auxiliar, foi intenso o nível de precipitação pluviométrica, que implicou na suspensão temporária das operações, devido à contaminação com água e às más condições da pista principal do Aeroporto de Congonhas, o que gerou expressivos atrasos nos aeroportos brasileiros. Por ser Congonhas ponto nevrálgico da malha aeroviária nacional, a ANAC, excepcionalmente, autorizou a extensão do horário previsto pela Portaria nº 200/ANAC/27.02.2007, visando o cumprimento dos Horários de Transporte (HOTRAN), autorizados por esta Agência para operação de vôos regulares, assim como minimizar os prejuízos para os usuários do transporte aéreo.

Com as obras de recuperação da pista auxiliar e diante do fato de nos próximos meses reduzir-se a intensidade das precipitações pluviométricas, não é esperada a interdição da pista auxiliar devido à contaminação com água e, conseqüentemente, não deverá ser necessária a adoção de medidas extremas, como a ampliação dos horários que venham a ser estabelecidos.

Além disso, com a celebração do TAC a ANAC reafirma sua intenção em não extrapolar os horários previamente acordados, salvo em situações excepcionais, tais como operações de transporte de enfermos ou feridos graves, transporte de órgãos vitais para transplante humano, operações de busca e salvamento e aeronaves em emergência.

b) SNETA

- Afirma que existe Portaria que define utilização do Aeroporto de Congonhas. Não contempla vôos de longo curso (colocação feita durante audiência do dia 02/04/07).

Resposta: (ANAC)

De acordo com a Portaria nº 188/DGAC, de 08.03.2005, as ligações não previstas nas letras “a” e “b”, dos “Objetivos secundários em ordem de prioridade”, estão amparadas na letra “c”, que estabelece o atendimento de outras ligações regulares a critério da Autoridade Aeronáutica.

5.9. Questionamentos sobre a capacidade do Aeroporto de Congonhas

a) Sra Márcia Vairoletti (ASSEC – Associação de Segurança e Cidadania):

- Afirma que “o Aeroporto de Congonhas em 2005 registrou 228.000 operações de pousos e decolagens, das quais dois terços pela pista principal, movimento superior ao número indicado pela

OACI (Organização de Aviação Civil Internacional), de 195.000 movimentos, que não foram considerados pelas autoridades responsáveis”

Resposta: (ANAC e INFRAERO)

A OACI apresenta no "Part 1 - Master Planning" (Doc9184-AN/902) um resumo dos parâmetros utilizados pela Federal Aviation Administration (FAA), dos Estados Unidos, no "Airport Capacity and Delay" (AC150/5060-5). Tal valor não se constitui em norma ou recomendação da OACI e sim trata-se de uma referência para efeito de planejamento, que vai depender de procedimentos específicos e da composição do mix que opera no aeroporto. 195.000 movimentos corresponde a um aeroporto com predominância de aviação geral (aeronaves com menos do que 12500 lb), o que não é o caso de Congonhas. O que deve ser considerado, obrigatoriamente, é a capacidade de todo o sistema, que no caso do Aeroporto de Congonhas, conforme avaliação do DECEA é de 48 mov/hora com a operação das duas pistas.

5.10. Contribuição sobre a atuação do MP e dos órgãos de controle

a) Sra Márcia Vairoletti (ASSEC – Associação de Segurança e Cidadania):

- Propõe que “diante dos fatos seja a reforma da pista principal do Aeroporto de Congonhas – acompanhada pelo Ministério Público, Tribunal de Contas da União e por uma Auditoria Externa – a fim de evitarmos todas as falhas, denúncias e irregularidades que estão ocorrendo nas obras das pistas auxiliares”.

Resposta: (ANAC)

A interação da ANAC com o Ministério Público Federal vem ocorrendo desde o início do processo desta Consulta Pública.

Por outro lado, já é parte da obrigação de todo gestor de recursos públicos, inclusive os gestores da INFRAERO, efetuar suas prestações de contas que são submetidas aos órgãos de controle, interno e externo.

5.11. Contribuição sobre procedimentos de aproximação para mitigação do ruído

a) Eng Adriano Fidalgo dos Reis

- Propõe a ação de “instruir os pilotos a aproximarem-se das pistas com alto grau de incidência e seguir uma rota sobre o Canal de Pinheiros, menos habitado”

Resposta: (ANAC)

Os procedimentos publicados pelo DECEA obedecem às orientações emanadas pela OACI e por isso não é possível orientar aos pilotos que adotem um alto ângulo de incidência para as aproximações do Aeroporto de Congonhas.

A Terminal São Paulo tem uma Circulação Aérea específica e a mudança implicaria na alteração de vários procedimentos, inclusive do Aeroporto de Guarulhos, o que não é possível avaliar e implementar antes do início da execução das obras na pista principal.

5.12. Proposta de uso do EMAS na lateral da pista

a) Sindicato Nacional dos Aeronautas

- Propõe “que seja utilizado um tipo de concreto poroso (de resistência controlada) nas áreas onde atualmente existe gramado nas laterais da pista.”

Resposta: (ANAC)

O Engineered Materials Arrested System (EMAS), conhecido como “concreto poroso”, é um produto desenvolvido por uma empresa americana, para utilização em aeroportos, visando aumentar a segurança quando da ocorrência de overrun (saída ao final de uma pista após o pouso ou em caso de uma decolagem abortada). Não é aplicável para saídas na lateral da pista (veer-off), visto que os afastamentos laterais proporcionam distâncias adequadas para a desaceleração da aeronave.

Além disso, o EMAS não se aplica para o caso de undershoot, em outras palavras, para os eventos em que a aeronave pousa antes do início da pista.

5.13. Contribuição que suscita dúvidas quanto ao emprego dos APAC

a) O Sindicato Nacional dos Aeronautas

- Sugere à INFRAERO alocar agentes de segurança próximo aos balcões de check in para coibir abusos contra trabalhadores do setor (colocação feita durante audiência do dia 02/04/07).

Resposta: (ANAC e INFRAERO)

Os Agentes de Proteção da Aviação Civil (APAC) são profissionais habilitados para exercer a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, nas atividades de inspeção de passageiros, tripulantes, bagagem de mão e pessoal de serviço; inspeção de bagagem despachada; proteção de aeronave estacionada; verificação de segurança de aeronave (varredura); proteção de carga e outros itens; controle de acesso às áreas restritas de segurança e patrulha móvel da área operacional.

As ações para coibir ou prevenir atos de violência contra os trabalhadores do setor são da competência das forças que possuem poderes de polícia. Tais ações, nos aeroportos brasileiros, são de competência da Polícia Militar, da Polícia Civil e da Polícia Federal e, nas situações de contingência, têm atendido a contento.

5.14. Contribuição para maior informação ao usuário sobre andamento das obras

a) Dr Alexandre Amaral Gavronski (Procurador da República no Estado de São Paulo)

- Sugere divulgar cronograma das obras, atualizando periodicamente, confrontando o previsto com o realizado (colocação feita durante audiência do dia 02/04/07).

Resposta: (ANAC e INFRAERO)

A INFRAERO divulgará em ponto de grande circulação, através de mural ou “banner”, bem como em seu sítio na Internet (www.infraero.gov.br) as informações referentes ao cronograma das obras, empresa contratada, engenheiro responsável e custo total, realizando atualizações periódicas.

Tal compromisso consta do TAC, celebrado em 13 de abril de 2007.

5.15. Contribuições voltadas ao atendimento da aviação geral

a) ABAG:

- Sugere que seja discutida, com a participação da ABAG, “a possibilidade de suspensão do regime de reservas prévias, que acarreta muitos transtornos às operações aéreas.”

Resposta: (DECEA)

Como o potencial de demanda do Aeroporto de Congonhas supera a capacidade do sistema, utiliza-se o instrumento de reserva prévia para regular as operações naquele aeroporto.

b) ABAG:

- Afirma que “A Aviação Geral não usa o pátio do aeroporto, não interfere com as operações em pontes de embarque ou no terminal de passageiros, mas mesmo assim ficou impedida de decolar com seus aviões.”

Resposta: (DECEA)

A TWR-SP só autoriza a decolagem de aeronaves que possuam SLOT alocado.

Aeronaves em Pouso:

No caso do pátio de Congonhas encontrar-se lotado para a aviação Regular, não há qualquer restrição para que sejam feitas as aproximações das aeronaves da aviação Geral, salvo se estas últimas não puderem liberar a pista de pouso em virtude do acontecimento da lotação máxima tanto dos pátios quanto das taxiways deste aeroporto, pois esta é a orientação atualmente em vigor. Assim, por exemplo, se além dos "gates" lotados, a taxiway "lima" (no caso da utilização da pista 17) estiver totalmente lotada com aeronaves nela estacionadas, aguardando a liberação gradativa dos boxes, poderá haver suspensão das aproximações se as aeronaves em vôo não puderem abandonar a pista de pouso.

Aeronaves em Decolagem:

A alegação de que as aeronaves da Aviação Geral não interferem no pátio do Aeroporto de Congonhas, nem com as pontes de embarque, não é suficiente para justificar a liberação das restrições a elas impostas, haja vista que a questão do tráfego aéreo é maior do que as situações locais de um determinado aeródromo (área de movimento, de manobras etc), devendo ser atentado ao tráfego globalmente, como, por exemplo, a evolução das aeronaves em outros AD, na TMA-SP, outras TMA e aerovias.

c) ABAG:

- Afirma que “É imperativo que o sistema de alocação de slots sirva como guia de orientação para a TWR-SP e o APP-SP, mas que seja estimulada a alocação dinâmica de slots em função das condições diárias do tráfego.”

Resposta: (DECEA)

Tanto o APP-SP como a TWR-SP utilizam a tabela de SLOT e o SLOT de oportunidade existe exatamente como uma alocação dinâmica de SLOT, porém sem ultrapassar o número limite de operações horárias.

d) ABAG:

- Declara que “Existem, ainda, diversos relatos de operadores que estão sendo impedidos de voar com planos de vôo VFR, que INDEPENDEM dos ACCs e, portanto, ficam fora das restrições de acesso às FIRs. É imperativo, para causar menor impacto no sistema de controle do tráfego aéreo, que as operações VFR sejam liberalizadas, e que possam se beneficiar dos períodos de ociosidade das operações em Congonhas.”

Resposta: (DECEA)

É importante salientar que para se decolar ou pousar do Aeroporto de Congonhas é necessário um SLOT ATC, independente se o vôo a ser realizado será VFR ou IFR e observando o número limite de operações horárias.

e) ABAG:

- Sugere que “Cada operador deveria ter a possibilidade de, pelo menos uma vez em cada 15 dias, reservar seu slot com 36 horas de antecedência.”

Resposta: (DECEA)

De acordo com o NOTAM D0495/07 de 03/04/2007, a reserva de SLOT pode ocorrer com uma antecedência mínima de 01 hora e máxima de 36 horas.