



ATA DE REUNIÃO

1º REUNIÃO DA COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DE RÚIDO AERONÁUTICO, RISCO DA FAUNA E ZONA DE PROTEÇÃO AEROPORTUÁRIA.

Local da Reunião: Voa SP - Sede

Data: 02/06/2021 – 11:07hrs

PARTICIPANTES:

1. Monique Darrieux Sampaio Bertoncini – Secretaria do Meio Ambiente
2. Gabriele Stephanie de Lima – Assessora de Departamento da Secretaria Municipal de Planejamento
3. Letícia Maria Barsotti Pinto da Fonseca – Arquiteta da Secretaria de Municipal de Planejamento
4. Armando Luiz Incau – Gestor de Aeroportos e SGSO
5. Eng ^a Kelyn Cristina Rosa – Assistente de Engenharia
6. Eng. ^o Gustavo G. Mondego – Gestor de Projetos, Manutenção e Meio ambiente
7. Matheus Benassi – Coordenador do Aeroporto de Bragança Paulista
8. Gustavo Junqueira B. Nascimento – Gerente de Infraestrutura e Operações

RESUMO DA REUNIÃO

Trata-se da primeira reunião de diálogos da Comissão Gerenciamento de Ruído Aeronáutico, Gerenciamento do Risco da Fauna e Gerenciamento das Zonas de Proteção, a fim de atender requisito da RBAC 161, onde oportunamente a Prefeitura e o aeroporto promovem discussões sobre outros temas inerentes ao uso do solo no entorno do aeroporto.

Conforme informado, a ATA de reunião será encaminhada a ANAC para ciência dos temas abordados.

A reunião teve início às 11:07, onde iniciou-se pela explanação do Sr. Gustavo Mondego, gestor de planejamento, manutenção e meio ambiente, quanto os tópicos a serem abordados ao longo dela.

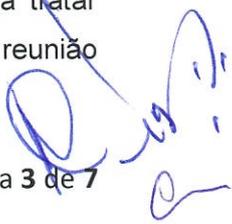
Assim, a reunião foi caminhada em tópicos para melhor entendimento, quanto segue:

1. GERENCIAMENTO DE RUÍDO AERONÁUTICO:

- I. Foi explanado pelo Eng. Gustavo Mondego aos demais participantes o motivo pela qual foi convocada a reunião, mencionando a necessidade, importância e o objetivo da Comissão de Gerenciamento de Ruído, Risco da Fauna e Zona de Proteção Aeroportuária.
- II. Assim, foi pontuado pelo Eng. Gustavo que em novembro de 2020 foi aprovado o Plano Específico de Zoneamento de Ruído do Aeroporto de Bragança Paulista, e que ele já está publicado e protocolado na prefeitura municipal. No entanto, a srta. Leticia informou que seu Dep. Ainda não recebeu o documento e solicitou que a Voa encaminhasse diretamente ao seu e-mail para celeridade do processo e atualização no Plano Diretor municipal.
- III. A srta. Monique questionou se no atual plano vigente as curvas são diferentes das do Plano Básico utilizada por eles.
- IV. Assim, o eng. Gustavo mostrou o atual PEZR, e explicou os dados constantes do projeto, bem como seus impactos. Deu exemplos e estimou a movimentação de aeronaves do Aeroporto. Hoje a movimentação real está em torno de 28.000/ano, e que a curva vigente atende esta demanda, sendo necessário a atualização caso haja um aumento gradativo na operação.
- V. Vista isso, a srta. Monique questionou se caso o Aeroporto tenha este aumento na movimentação de aeronaves, se não implicaria no aumento de reclamações de ruído aeronáutico pela vizinhança ao entorno.
- VI. Respondendo a srta. Monique; Gustavo deu exemplo do Aeroporto de Jundiaí que possui uma área para teste de motores, a RUNUP, e que caso haja este referido aumento e necessidade, a Administração do Aeroporto deverá tomar medidas mitigadoras como esta ou outras opções.



- VII. A srta. Monique então, informou que a prefeitura recebe muitos reportes de poluição sonora na região do aeroporto em ambas as cabeceiras, e o eng. Gustavo respondeu que o site da Voa SP possui e-mail para o canal da ouvidoria e um link do Código de Conduta Ética em que pode ser realizado reclamações, e sugeriu que foi inserido no site da Prefeitura um link para direcionar os cidadãos para o site da Voa, a fim de que os reportes sejam enviados a administração aeroportuária.
- VIII. Assim, a srta. Monique questionou se a Voa SP fiscaliza a questão do ruído aeronáutico, e o Eng.º Gustavo informou que a participação da Voa SP não é no sentido de “fiscalizar”, haja vista que não é uma agência fiscalizadora, mas sim, uma operadora aeroportuária.
- IX. Dessa forma, a VOA SP tem como ensejo gerenciar e monitorar o crescimento ou decrescimento do ruído aeronáutico, sendo que nesta esteira, deu alguns exemplos que poderiam auxiliar para que esses reportes diminuíssem, como inserir canais de ouvidoria da Voa no site da prefeitura, fazer campanha educacional com a vizinhança do aeroporto, realização de ajustes operacionais pela AAL, dentro outros.
- X. O Eng. Gustavo rememorou que ao longo dos últimos anos, o Aeroporto de Bragança, na gestão do DAESP, recebeu vários reportes feita pela Associação do bairro.
- XI. Os representantes da prefeitura gostaram da ideia e combinaram de seguir na inserção do link no site, a curto prazo.
- XII. O sr. Armando Incau informou que havia bastante reporte de ruído no horário das 6:00hrs, e que a Voa SP ajustou a Rádio Bragança para que as operações/movimentação de aeronaves iniciassem a operação a partir das 7:00hrs. Além disso, também foi feito um ajuste na quantidade de movimentação permitida das aeronaves do aeroclube, haja vista que a maioria dos reportes eram causadas por voos realizados pela escola de aviação.
- XIII. Assim, a srta. Monique informou que estas adequações provavelmente ajudaram a dirimir o problema de ruído aeronáutico junto à vizinhança, pois os reportes feitos através dos canais de ouvidoria da prefeitura diminuíram.
- XIV. Para complementar, o sr. Armando Incau informou que no ano de 2017 houve uma reunião presencial com a prefeitura municipal de Bragança Paulista para tratar destas questões e sugeriu que após a pandemia fosse realizado outra reunião presencial para melhor aproveitamento.



Handwritten signature

- XV. O sr. Incau informou que o Aeroporto possui cartas de procedimentos de voos, e explicou o que elas são e como são.
- XVI. Também foi pontuado pelo sr. Incau que na época de sua gestão no Aeroporto, houve um comunicado feito à prefeitura em relação ao condomínio Ille de France que havia sido aprovado contíguo ao sítio aeroportuário, e que com a ocupação do condomínio pelas residenciais, os reportes de ruído provavelmente aumentarão. Também informou que a prefeitura poderá exigir que as residências instalem alternativas de isolamento acústico a fim de ajudar na saúde e bem-estar dos moradores. E que existem normas que auxiliam nesse planejamento.
- XVII. A VOA SP expressou grande preocupação quanto a proximidade do condomínio com o aeroporto.
- XVIII. O eng. Gustavo informou que a vizinhança do aeroporto pode reportar o não atendimento das curvas, mas que cabe a secretária de obras a aprovação das construções ao entorno do sítio aeroportuário.
- XIX. A srta. Monique questionou se a medição das curvas são responsabilidade da Voa SP. E o eng. Gustavo respondeu que esta medição só é realizada se houver aumento gradativo na movimentação ou nos reportes/reclamações, previsto inclusive na licença de operação do aeroporto.
- XX. O eng. Gustavo informou que na licença de operação do condomínio Ille de France, emitida pela CETESB provavelmente possui a questão do ruído aeronáutico apontado e a administração do condomínio é quem decide se prossegue com a construção ou não.
- XXI. Assim, a srta. Leticia informou que o condomínio foi aprovado em outra gestão, mas que procurará alternativas para avaliação da aprovação dos projetos das obras na região.
- XXII. Não havendo mais nenhuma dúvida sobre o assunto, o tópico foi encerrado.

2. PLANO BÁSICO DE ZONA DE PROTEÇÃO AEROPORTUÁRIA

- XXIII. Este tópico deu-se início com uma breve explicação feita pelo Sr. Armando Incau sobre o que é o objetivo Plano Básico de Zona de Proteção Aeroportuária (PBZPA) e o que significa o Aeroporto ter como categoria VFR, e mencionou que atualmente a Voa SP está em processo para que a categoria seja alterada pela IFR NPA, também explicando o que mudará com essa alteração.

- XXIV. O eng. Gustavo Mondego explicou que se é feita uma vistoria operacional periódica no Aeroporto em que também são analisados objetos e construções ao entorno do aeroporto são visivelmente possíveis obstáculos. Assim, foi dado o exemplo de um prédio em que foi notificado pela Voa para que o engenheiro responsável fizesse uma consulta junto ao DECEA para verificação da altura permitida naquele local, mas foi constatado que o prédio não iria ferir os limites das superfícies do PBZPA.
- XXV. Neste diapasão, o sr. Armando Incau explicou que a Voa SP é regulada pelo DECEA e ANAC, e que estes Órgãos possuem a missão de manter a segurança dos voos. Assim, a alteração cadastral do aeroporto de VFR para IFR NPA permitirá a realização de voos em dias de baixa visibilidade, propondo maior segurança à operação.
- No entanto, com essa alteração o PBZPA sofrerá alteração em seus limites, o que poderá surgir mais obstáculos, como inclusive este prédio mencionado no item anterior.
- XXVI. Sendo assim, o eng. Gustavo M. informou que essa questão da visualização de possíveis obstáculos é de responsabilidade da Voa, e que só recorre à prefeitura se houver dificuldade para contato com o empreendimento, e que caso haja a necessidade de iluminação/sinalização de topo, a prefeitura deverá notificar o empreendimento, mas sempre com o auxílio da administração aeroportuária.
- XXVII. A srta. Leticia questionou qual seria o prazo para construções já consolidadas que venham a virar obstáculos, e a eng. Kelyn mencionou um exemplo de Jundiaí que foi dado um prazo de 2 anos na aprovação do PBZPA, para que se fizessem toda as tratativas dos obstáculos sem sinalização.
- XXVIII. O eng. Gustavo M. questionou se no Plano Diretor do município não possui o Plano Básico de Zona de Proteção, e a srta. Leticia informou que atualmente só está contemplado o PBZR, mas sugeriu atualizar.
- XXIX. Para finalizar, o eng. Gustavo M. mencionou que a Voa SP encaminhou um documento denominado Anexo F da ICA 11-3, referente à Ciência da Administração Municipal/Distrital impactada pelo PZP, para assinatura do responsável, mas que já se passaram aproximadamente 1 mês e ainda não houve retorno, e devido a isto o processo de alteração cadastral junto ao CRCEA-SE está parado.
- XXX. A srta. Leticia informou que vai tentar contato com o responsável para assinatura e liberação deste documento.
- XXXI. Não havendo mais nada a apontar, o tópico foi encerrado.

Kelyn

3. GERENCIAMENTO DO RISCO DA FAUNA

XXXII. Este tópico deu-se início com o eng. Gustavo Mondego dando um *briefing* sobre o que é e para que serve o Gerenciamento do Risco da Fauna. Também foi dado exemplos de empreendimentos que não devem ser implantados, ou que se implantados, devem implantar medidas e planos de contingência para conter a atração da fauna dentro da ASA do aeroporto.

Assim, a srta. Monique questionou quem é responsável pela licença de operações deste empreendimento próximo ao aeroporto, e o sr. Gustavo Mondego respondeu que é a CETESB.

XXXIII. O sr. Armando Incau contou que existe um restaurante próximo ao aeroporto que possui grande estocagem de peixe, e que o responsável nunca soube que era necessária uma autorização para tal atividade. Assim, quando foi constatado um foco atrativo de aves na região, o CENIPA orientou que o responsável pelo restaurante procurasse a administração do aeroporto em conjunto à prefeitura municipal para regularização.

Dito isso, foi realizada medidas mitigadoras que foram aprovadas e concedida a autorização para operação do restaurante, assim não foi mais constatado potencial de foco atrativo naquela região.

XXXIV. Prosseguindo neste tópico, o eng. Gustavo Mondego mostrou o site do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), e como é feito o reporte da ficha CENIPA 15 e a estatística de reportes no ano de 2021.

XXXV. A srta. Monique mencionou que próximo ao aeroporto possui bastante área de vegetação permanente e APP, e questionou como seria a tratativa nessas regiões.

XXXVI. Assim, o eng. Gustavo M. explicou que existem várias alternativas que podem auxiliar no afastamento quando se é reserva natural, e deu alguns exemplos.

XXXVII. O sr. Armando Incau aproveitou para explicar que também é possível publicar por meio do NOTAM a região que podem estar essa concentração de aves, e que através destas informações, os pilotos conseguem todas as informações necessárias para se tomar os devidos cuidados para que não haja um acidente.

No entanto, pontuou-se que esse gerenciamento deve ser feito em conjunto com a prefeitura.

XXXVIII. A srta. Monique aproveitou para solicitar que a administração do aeroporto realizasse os aceiros no perímetro do sítio aeroportuário a fim de auxiliar na diminuição dos incêndios naquela região.

XXXIX. Assim, foi informado pelos representantes da Voa SP que foi implantado um caminhão de combate a incêndios e brigadista no Aeroporto para auxiliar nestas ocorrências. Contudo, informou que será feita a solicitação para realização dos aceiros, além do recolhimento dos resíduos de corte da vegetação.

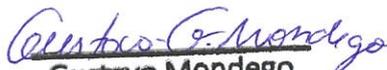
Não havendo mais apontamentos, a reunião foi encerrada.

ASSINATURAS ABAIXO.

PMBP:

De acordo por correio eletrônico

VOA SP:


Gustavo Mondego
Infraestrutura e Operações
VOA SP







