

Pauta: Andamento do processo de interdição parcial do aeroporto Salgado Filho

PRESIDENTE KAREN SANTOS (PSOL): (10h08min) Estão abertos os trabalhos da presente reunião da Comissão de Urbanização, Transportes e Habitação – CUTHAB. Bom dia a todos e todas. No dia de hoje a gente vai tratar do andamento do processo de interdição parcial do aeroporto Salgado Filho, esta é uma pauta proposta pelo Ver. Jessé Sangalli, componente desta Comissão. Vou fazer uma chamada aqui das pessoas que foram convidadas a participar desta reunião: Sr. Claudir Antonio, Superintendência Regional do Trabalho e Emprego do Rio Grande do Sul; Sra. Paula Juruena Eidt, representante da Fraport; representante do gabinete da deputada estadual Any Ortiz e do gabinete do deputado estadual Guilherme Pasin; Sra. Júlia Tavares, representando a Secretaria Municipal do Desenvolvimento Econômico e Turismo; Sr. Ernani Polo, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico; Procuradoria Regional do Trabalho; Sr. Eduardo Farah, Comissão Especial de Direito Aeronáutico e Aeroespacial da OAB/RS; Sr. Leandro, representando a ANAC.

SR. GUSTAVO ALBUQUERQUE: Bom dia, vereadora, estou aqui presente, representando a Procuradoria da ANAC, para informar que possivelmente o diretor-presidente também não vai conseguir acompanhar, pois ele está nesse momento num evento internacional entre o Brasil e a Arábia Saudita, e é uma pauta que ele não teria como se ausentar. Mas caso ele consiga resolver essas reuniões bilaterais que estão acontecendo, nesse momento, ele entra. Mas tanto o servidor Calderaro, quanto eu, estamos devidamente informados do caso.

PRESIDENTE KAREN SANTOS (PSOL): Perfeito então, obrigada pelo repasse. É de praxe, nesta Comissão, a gente passar a condução dos trabalhos para o vereador proponente, no caso, o Ver. Jessé Sangalli que fará a abertura desta pauta e conduzirá também as intervenções dos nossos convidados.

VEREADOR JESSÉ SANGALLI (Cidadania): Obrigado Ver.^a Karen Santos; obrigado a todos que compareceram. Vejo aqui os vereadores da comissão,

Ver.^a Fernanda Bart, Ver. Pablo Melo, Ver. Marcelo Sgarbossa e o Ver. Tiago Albrecht, que é um apoiador também na questão, que não compõe a comissão, mas está aqui presente participando. Eu vou contextualizar, então, para vocês que, talvez, que não estejam acompanhando esta questão.

A deputada Any Ortiz, hoje deputada federal, como frequenta todas as semanas o aeroporto, passa por este problema da neblina. E eu, por acaso, sou filho de aeronauta, meu pai trabalhou por muitos anos na Varig, depois na TAP e hoje ele trabalha na FlyPark que virou Drayton. Então a questão da aviação, a questão do aeroporto foi uma coisa cotidiana para mim ao longo da minha infância. Na época da Varig, a gente fazia viagem praticamente só pagando a taxa de embarque, era uma oportunidade única que nós, filhos de funcionários da Varig, tínhamos. Bom, por conviver com a questão do aeroporto, sempre me intrigou por que não podia a cidade de Porto Alegre melhorar a questão dos pousos e decolagens durante neblina, porque a neblina atrapalha muito a questão da visibilidade e Porto Alegre tinha esse problema da questão dos localizadores. Então eu pedi para a deputada Any Ortiz intermediar uma reunião com a ANAC para estudar a possibilidade de nós melhorarmos o sistema de localização do aeroporto aqui de Porto Alegre. Se não me engano, tem o ILS, sistema de pouso por instrumento, tem o 1, 2 e 3, nós, há muito tempo, ficamos no 1, hoje é o 2 e a minha ideia era tentar trazer o 3. E daí na reunião com a ANAC que nós fizemos, eu e a deputada Any Ortiz, com o pessoal da ANAC, eles falaram as dificuldades técnicas de aumentar o sistema, por quê? Porque, embora nós estejamos no nível 2 e potencialmente o nível 3 melhoraria, diminuiria a distância de visibilidade mínima para fazer o pouso e a decolagem, o que esbarra não é o problema tecnológico e, sim, a questão do treinamento de tripulações. Porque, se colocasse o nível 3, demandaria que as tripulações de voos comerciais nacionais fossem todas treinadas. E, mesmo que todas fossem treinadas, seria um custo absurdo, ainda ficaria, como sempre é, a questão da decisão de pouso ou não para o piloto, que ele tem que se sentir à vontade para o pouso. Então seria um alto investimento, que não necessariamente traria o benefício, que custaria demais e talvez não fizesse sentido. E nesta reunião com

a ANAC, eu e a deputada Any Ortiz dissemos “bah, então nossa reunião foi em vão”; a ANAC falou não, mas o que nos tranca hoje em Porto Alegre não é isso, o que nos tranca em Porto Alegre, que é o que causa o maior problema em Porto Alegre, não é nem a questão a neblina porque a neblina, embora seja um problema, causa atraso nos voos, porque os aviões ficam dando volta até conseguir ter uma visibilidade mínima que garanta o pouso. E daí, quando tem segurança para pouso, nós pousamos. Então, a visibilidade por neblina causa atrasos, mas o que causa o fechamento do aeroporto, com o consequente cancelamento de voos e perda de conexões e coisa nesse sentido é um TAC, que até por algum momento eu confundi como sendo um TAC do Ministério Público. Não é; é um TAC do Ministério do Trabalho e Emprego. E esse TAC surgiu por uma situação trágica que aconteceu em 2016: durante uma chuva que tinha incidência de raios, durante um taxiamento de um avião, um operador de pista foi atropelado pela roda de um avião. E qual foi o cenário desse atropelamento? Chuva, madrugada, tempestade. Estava tendo um taxiamento que era feito na época por tratores da John Deere, o fiscal de pista não usava aqueles coletes refletivos e se atribuiu o acidente ao fato de o operador de pista ter ficado abaixo da asa do avião para se proteger da chuva. Aí, como teve uma enorme repercussão e, óbvio, ninguém deseja o mal de ninguém, como teve uma enorme repercussão, os organismos de fiscalização foram dar atenção ao problema, e o fiscal do Ministério do Trabalho e Emprego lavrou um Auto de Interdição, que previu três coisas que eu lembro de cabeça: a interrupção de operações de pista quando tiver incidência de raios a menos de três quilômetros de distância; que a questão dos tratores que faziam movimentação de pista tinham que ser próprios para movimentação aeroportuária – na época, eles utilizavam aqueles tratores agrícolas adaptados para fazer transporte aeroportuário – e os operadores de pista tinham que receber os EPIs, que aparentemente, naquele momento, não estavam utilizando. Então, esse foi o Auto de Interdição. Após o Auto de Interdição, o tribunal, o Ministério do Trabalho e Emprego ajuizou uma ação na Justiça do Trabalho, pedindo essas três coisas: que o operador de pista recebesse os EPIs, que o veículo que fizesse ali a

questão do taxiamento, o tratoramento fosse um próprio para operação aeroportuária e não um trator agrícola adaptado, e que aquele Auto de Interdição que contou com a interrupção em momento de tempestade fosse transformado numa liminar, para trazer mais força para o Auto de Interdição. E a Justiça do Trabalho, que por acaso sou servidor da Justiça do Trabalho e inclusive bati o cartão para poder participar da reunião aqui, a Justiça do Trabalho deu duas das três. Ela deu: não pode utilizar mais trator agrícola adaptado, tem que ser veículo próprio para taxiamento, que é um caminhão específico lá, com cabine fechada e questão de proteção para o operador; os trabalhadores têm que receber os EPIs adequados para serem vistos em todas as ocasiões, inclusive operação noturna. Mas a própria Justiça do Trabalho falou assim: “Eu não posso conceder uma decisão que interrompa as operações do aeroporto em dias de tempestade. Por quê? Porque o que regula a legislação, no sentido de operação de pista, operação aeroportuária e tal, é a legislação de aviação civil, é a própria ANAC, que é o órgão fiscalizador e regras internacionais de circulação e, em última análise sempre, o juízo do piloto. Se o piloto falar: “Eu não pouso assim”, ele não pouso e fato. Mas o que aconteceu? A Justiça do Trabalho deu ganho de causa para essas duas questões – veículo e EPI – e não deu ganho de causa, como se fosse uma liminar, para a questão de operação em dias de chuva ou não. Por outro lado, ela não suspendeu o TAC, então por uma questão de segurança jurídica, a Infraero não operava porque, bem ou mal, tinha um TAC falando que não podia, mas também é uma decisão muito frágil porque ela foi uma decisão temporária, enquanto não tivesse uma decisão. Como por outro lado não teve um ajuizamento que ganhou a causa para derrubar o TAC, este segue valendo. E Porto Alegre é o único local no Brasil em que vale esta regra. Então esse testemunho que trouxe ANAC de que o TAC é o que atrapalha as operações em Porto Alegre foi o que culminou em a gente fazer essa moção de protesto com relação a essa decisão do Ministério do Trabalho e Emprego. A Câmara aprovou, eu levei para a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado, inclusive o Ernani Polo que eu vi ontem, falou que não poderia comparecer, mas mandaria uma representação, mandei agora para ele o *link* da reunião, mas esse foi o

contexto dessa questão. Ninguém aqui é contra a segurança dos operadores de pista, meu pai foi funcionário por muitos anos da Varig, da TAP hoje é da Drayton. Então eu quero que o meu pai esteja seguro, mas não é razoável um TAC desde 2016 não ter sido sequer revisado. Então esse foi o contexto. Eu queria fazer uma reunião direta com a Fraport, mas como a presidente aqui da nossa CUTHAB conseguiu uma reunião pública sobre esse tema, é desnecessário fazer uma reunião minha com a Fraport, porque o que importa é resolver o problema e agora a gente está conseguindo encaminhar. Então esse foi o contexto dessa reunião e a gente queria também aproveitar essa oportunidade para comunicar – o Ver. Moisés Maluco do Bem entrou na reunião também – tanto a Fraport quanto a outros órgãos que nós, a Câmara de Porto Alegre, entende que existe um problema, e isso tá prejudicando Porto Alegre. Não é a intenção prejudicar nenhum trabalhador ou a segurança de ninguém, mas deve existir um meio termo razoável para que durante essas operações, em momento de tempestade, por exemplo, aconteceu recentemente, você aproveitar que o Ver. Moisés está escutando, o governador ficou quatro horas preso no aeroporto porque estava ocorrendo tempestade de raios a menos de três quilômetros do aeroporto. E daí nenhuma operação de pista pode acontecer, nem mesmo pessoas dentro do carro de tratoramento ali podem levar o avião até o portal de embarque e desembarque. E várias pessoas duas, três horas paradas, dentro do aeroporto, porque ninguém podia fazer nada. Isso não é razoável. Então, por não ser razoável, a gente pediu essa reunião. Eu queria aproveitar aqui agora, além do Ver. Moisés, e quebrar o protocolo, porque na verdade toda essa discussão só aconteceu por conta de que uma pessoa me deu ouvidos, que foi a deputada federal Any Ortiz, que foi quem conseguiu a reunião junto com a ANAC. Então, se ela quiser fazer uma interpelação, eu concluía as minhas observações, e esse foi o contexto que nos levou até aqui. Agradeço a todos pela escuta, e, se a deputada quiser falar, se ela tem alguma outra observação sobre o que eu falei. Agradeço a todos pela participação. Deputada Any. Depois eu já devolvo a palavra para a presidente Karen. Obrigado. Any, se quiser falar, fique à vontade.

SRA. ANY ORTIZ: Oi, Jessé, bom dia; bom dia aos demais membros da comissão; primeiro, eu quero agradecer ao Jessé pelo convite, por poder participar da reunião da comissão e falar que a gente está há um bom tempo tratando desse assunto, da questão do fechamento do aeroporto, e dessa decisão que, como disse o Jessé, é uma decisão baseada em argumentos do Ministério Público do Trabalho e não em problemas técnicos ou qualquer outra questão que possa colocar em risco o pouso ou a decolagem de aviões. A gente fez já uma reunião com a ANAC e nos foi passado – eu não sei se tu disseste isso, Jessé, eu não consegui pegar toda a tua fala – que o único aeroporto do Brasil onde isso acontece é aqui em Porto Alegre. É muito absurdo isso que a gente está vendo aqui. Eu quero dizer que a gente considera, obviamente, a segurança de todos aqueles trabalhadores do aeroporto. Inclusive teve, lamentavelmente, infelizmente, um acidente no aeroporto de São Paulo num dia de sol, quando um trabalhador, ou uma trabalhadora, de pista foi atropelado e também veio a falecer. Não é porque está chovendo e porque tem uma condição pior do clima que o acidente pode acontecer. Esse acidente pode acontecer com sol, como foi visto no aeroporto de São Paulo; pode acontecer com chuva, como foi visto no nosso aeroporto. Independente da questão e da condição climática, a segurança dos trabalhadores do aeroporto, é óbvio, deve estar em primeiro lugar, assim como a segurança dos passageiros. O que nós estamos colocando agora é que os voos, eles acabam atrasando horas e horas. Acho que no último evento climático que nós tivemos aqui, com raios, enfim, os voos, os que não foram cancelados acabaram atrasando quatro ou cinco horas. Isso causa um grande transtorno para todos os que estão vindo a Porto Alegre, ao nosso Estado, através do aeroporto de Porto Alegre; ou saindo do Estado através do aeroporto de Porto Alegre. Isso acaba prejudicando não só os negócios individuais e o trabalho individual de cada um, mas o próprio Estado e a nossa própria cidade, porque, obviamente, impacta. Eu mesma tinha um evento para fazer aqui na cidade de Porto Alegre. Quando foi marcado o evento... Era um evento patrocinado, promovido pela Meta, uma grande empresa, que está fazendo uma parceria junto com a frente parlamentar que eu presido na Câmara

Federal, que é a Frente Parlamentar pela Mulher Empreendedora. O voo em que vinham algumas pessoas não conseguiu pousar justamente por conta dos raios, que estavam a uma distância de menos de 3 quilômetros, se não me engano, do aeroporto. E, agora, nós tivemos que remarcar o evento por conta dessa questão climática. E a empresa está com muito receio da data que a gente vai marcar esse evento, então a gente ia marcar agora para setembro, acabou não marcando por conta da previsão climática aqui para o nosso Estado. Estamos pensando em marcar, agora, para outubro, mas outubro também é um mês de chuvas. Então, toda essa questão do aeroporto impacta na possibilidade de o Rio Grande do Sul receber um evento de grande relevância promovido por uma empresa do tamanho como é a empresa Meta. Então, eles já estão considerando fazer o evento ou em Santa Catarina ou no Paraná, porque nós estamos andando o Brasil com a frente parlamentar, realizando eventos em parceria da frente com algumas empresas, para tratar da questão do empreendedorismo feminino. E o Rio Grande do Sul, por conta disso, está quase saindo do mapa dessas atividades pela preocupação que se tem de comprar a passagem, preparar um evento, chegar no dia e não conseguir pousar a tempo aqui no nosso aeroporto.

Então, eu quero só dizer que concordo, absolutamente, com o que o Jessé trouxe aqui. A gente já fez uma reunião, não sei se o Gustavo não estava na nossa reunião, não, Gustavo? Mas nós fizemos uma reunião que foi muito boa com o pessoal da ANAC, que eles nos passaram todas essas questões, os motivos que levam ao fechamento do aeroporto, e absolutamente não é razoável. Realmente, não é razoável e nós precisamos fazer alguma coisa. Então, da minha parte aqui, quero deixar o mandato absolutamente à disposição para poder ajudar no que for preciso. Parabenizar aqui o Ver. Jessé e a comissão da Câmara de Vereadores por estar tratando desse assunto e enxergar que isso não é uma questão de descaso com os trabalhadores, em absoluto, é uma questão que existe somente, no Brasil inteiro, no aeroporto de Porto Alegre, por uma decisão que não é baseada no cuidado que se tem que ter e na segurança dos pousos e decolagens, e sim dos trabalhadores. Mas isso não se mostra nem

eficiente, porque nós temos aí o exemplo, eu não sei se o Jessé pode compartilhar com os demais membros aqui, do grupo, esse lamentável evento que teve, infelizmente, em São Paulo, que acabou resultando na morte de uma trabalhadora de pista, num dia com muito sol, e isso mostra e reforça o argumento que a gente traz aqui hoje. Vou acompanhar aqui a reunião e, mais uma vez, agradeço o convite. Obrigado.

PRESIDENTE KAREN SANTOS (PSOL): Obrigada, deputada Any Ortiz. Agora, a gente pode passar para os nossos convidados. Eu fiz uma primeira chamada para ver aqueles que estão presentes. Os vereadores, obviamente, que já quiserem se manifestar, eu vi que o Ver. Moisés Barboza abriu a câmera, se quiser se manifestar, Ver. Moisés. Fiquem à vontade também, essa é a abertura.

VEREADOR MOISÉS MALUCO DO BEM (PSDB): Estou acompanhando, cheguei um pouco atrasado, estava lá com o Instituto Calábria. Estou acompanhando aqui.

PRESIDENTE KAREN SANTOS (PSOL): Perfeito. Então vamos ouvir os nossos convidados. Eu fiz uma primeira chamada, eu vou chamar aqueles que estão presentes, e depois... O Sr. Gustavo Albuquerque, o senhor levantou a mão, quer se manifestar de imediato?

SR. GUSTAVO ALBUQUERQUE: Vereadora, se me permitisse, eu gostaria, porque talvez, em face do que foi exposto aqui pela deputada Any, seja importante conhecer a posição da ANAC sobre isso, e também como isso se deu em termos jurídicos.

PRESIDENTE KAREN SANTOS (PSOL): Perfeito. Pode se manifestar.

SR. GUSTAVO ALBUQUERQUE: Obrigado, vereadora. Eu queria começar dando um bom dia pra todos, agradecendo o convite recebido pela Procuradoria

da ANAC para tratar desse assunto. Esse assunto já é do nosso conhecimento há bastante tempo. O aeroporto de Porto Alegre, como todos sabem, foi objeto de concessão, na quarta rodada de concessão de aeroportos no Brasil, e essa questão antecede a própria concessão, é uma questão anterior. E como disse a deputada, foi uma fatalidade essa ocorrência com vítima que se deu ali no aeroporto de Porto Alegre, enfim, e ensejou essas medidas por parte dos auditores do trabalho e depois medidas que foram agraciadas pela Procuradoria-Geral do Trabalho, que acabaram resultando na consolidação da interdição do aeroporto nessas condições climáticas. Bom, a ANAC, desde sempre, se posicionou com relação a esse assunto de maneira muito técnica, e a posição da ANAC é, sem desconsiderar, obviamente, como foi dito aqui pela deputada e também pelo Ver. Jessé, sem desconsiderar os aspectos que envolvem a vida humana e tudo aquilo que nos é caro e assim, sem desconsiderar, de forma nenhuma, a gravidade do que ocorreu no aeroporto de Porto Alegre, no nosso entendimento, é muito difícil se estabelecer uma correlação evidente entre os fatores climáticos. E a gente fez uma série de levantamentos para tentar avaliar isso, a incidência e a ocorrência de situações envolvendo raios em aeroportos e o quanto isso representa riscos, enfim, por força de um debate que existiu na Justiça. Nesse debate, a ANAC foi chamada para atuar como *amicus curiae*, que não é parte no processo; só pra deixar claro para vocês. O processo que existe na Justiça envolve, hoje, a operadora do aeroporto, a Fraport, e medidas contra esse Auto de Interdição do aeroporto de Porto Alegre. Esse processo foi suspenso para fins de uma tentativa de conciliação amigável, no âmbito da Advocacia-Geral da União. A AGU tem uma Câmara de Conciliação em Arbitragem, da Administração Pública Federal, e essa câmara tem a competência de dirimir conflitos entre setores e órgãos públicos, para que não haja judicialização, ou que, se houver judicialização, que ela seja posterior a uma tentativa de conciliação. Então, são partes dessa tentativa de acordo que hoje tramita na Advocacia-Geral da União, a ANAC, de um lado, defendendo a posição técnica de que a interdição do aeroporto não é uma medida tecnicamente adequada, na forma como ela foi feita, porque, pelo nosso

entendimento, essa restrição operacional imposta ao aeroporto de Porto Alegre não tem um fundamento em legislação de aviação civil, a gente deixou isso muito claro durante todas as rodadas de... como foi dito também aqui pela deputada Any Ortiz, e isso foi esclarecido durante a reunião que fizeram na ANAC de que a gente não tem um entendimento técnico que robusteça a posição do Ministério do Trabalho. A nossa visão é de que tecnicamente vários outros aeroportos em condições climáticas semelhantes às de Porto Alegre, ou até piores ao longo do mundo... a gente tem vários aeroportos no mundo que enfrentam intempéries recorrentes e não tem semelhante restrição. Isso significa que obviamente o aeroporto de Porto Alegre e a população acabam sendo afetados, a população da cidade, os negócios da cidade, tudo isso em função de uma interdição, que, na nossa visão pelo menos, não é... E respeitadas aqui, também é importante esclarecer, deixando muito claro que nós não temos competência sobre a proteção do trabalhador e toda legislação que é aplicada e fiscalizada pelo Ministério do Trabalho. Então, assim é importante deixar claro que a gente não está aqui querendo se imiscuir em competências alheias. Eu estou falando aqui de questões de segurança da aviação civil. Para segurança da aviação civil, nós entendemos que a restrição não se justifica; não temos precedentes semelhantes no Brasil. Nenhum aeroporto no Brasil tem semelhante interdição, e nós não temos relatos de ocorrências com raios em aeroportos no Brasil com fatalidades, com vítimas. Então, isso não é uma ocorrência, não é um fato nos nossos aeroportos diversos. Então, eu só queria esclarecer para os vereadores, para a deputada, para todos especialistas que aqui estão que, do ponto de vista da aviação civil, a gente não entende que a interdição levada a cabo pelo Ministério do Trabalho se justifique. No âmbito desse processo de conciliação, nós não atingimos um consenso *ok*? Então, as partes foram convidadas a debater suas posições intermediadas pela Advocacia-Geral da União; não houve consenso. Então, em função do dissenso, ou da não evolução por consenso, esse processo está já, há muitos anos, no âmbito da CCAF, na AGU, e não teve uma resolução satisfatória. Na prática, o que a gente tem, então, é um processo judicial suspenso, um processo de consenso que não evoluiu, e agora essa

provocação legítima do Poder Legislativo local, com interface do Poder Legislativo federal, para entender o que está acontecendo e em que medida pode haver uma revisitação com ajuda, acho que do Poder Legislativo. É isso, e estou à disposição de todos para eventuais esclarecimentos sobre minha fala ou sobre pontos que não tiverem ficado claros para vocês dentre as competências da ANAC.

VEREADOR JESSÉ SANGALLI (Cidadania): Posso contribuir, vereadora?

PRESIDENTE KAREN SANTOS (PSOL): Claro, Ver. Jessé.

VEREADOR JESSÉ SANGALLI (Cidadania): Em cima do que o Dr. Gustavo falou – obrigado pela participação, e é só... (Ininteligível.) ...o Eduardo para eu poder contribuir. Depois da repercussão, daí é uma coisa mais provinciana, mais aqui do local. Depois da repercussão do fechamento do aeroporto nas últimas duas ou três ocasiões – e aconteceu em dias muito próximos o fechamento aqui – a própria repercussão das redes sociais com relação a esse fechamento, porque vocês devem imaginar como isso acaba impactando, especialmente no mundo empresarial, que acaba tendo relações com deputados estaduais, federais e tal, quando passaram a saber que existia o problema, porque o problema é conhecido, só que as pessoas não tinham consciência dele. A pressão sobre o Ministério do Trabalho foi muito grande, e isso foi um erro que foi conveniente, porque o Ministério do Trabalho não tem a ver com o Ministério do Trabalho e Emprego, mas, pelo fato de terem cobrado o Ministério do Trabalho, isso fez com que o Ministério do Trabalho cobrasse o Ministério do Trabalho e Emprego.

A gente está pagando por algo que é com vocês, e recentemente a GZH, que é a Gaúcha, a nossa rádio mais famosa aqui, em Porto Alegre, fez algumas matérias falando que o Ministério do Trabalho e Emprego considera rever essa regra, essa questão, em função da provocação que surgiu recentemente.

Então, só para atualizar vocês, com relação a problemas locais, a informação chegou a nós de que o Ministério do Trabalho e Emprego considera rever, desde que ele fosse provocado pela Fraport, por isso que é importante a reunião.

SR. EDUARDO FARAH: Inicialmente, agradeço essa oportunidade de estar com os senhores todos aqui, agradeço a Ver.^a Karen por atender o pedindo, a ideia da Dra. Paula, que é da Fraport. Cumprimento a todos os demais, mas, antes de falar como advogado, eu vou falar como piloto de linha aérea. Sou ex-piloto da Varig, por muito tempo viajei em vários locais do mundo, operações categoria 3C. Nós tínhamos operação para a ...(Ininteligível.) ..., Toronto, Montreal, e assim por diante.

Só para explicar para os senhores, um detalhe técnico, importante, para que se compreenda a técnica da aviação acima da regulação, claro que aqui nós somos solidários a toda perda humana, é inaceitável, em qualquer condição. Então, a nossa solidariedade, perdemos muitos amigos já na aviação, em todos os setores, aeroviários, aeronautas e assim por diante. Eu só queria contribuir com o entendimento para o senhor entender que, para operar, que o Ver. Jessé falou, antes dos raios, vou falar um pouquinho da questão de ILS, sistema de pouso por instrumento.

Você tem três categorias: um, dois e três. A gente opera a categoria dois. Até pouco tempo atrás, quando ainda voava na Avianca, a gente operava categoria dois, até três, que também tinham em alguns aeroportos. Mas não é só aeroporto, é aeroporto, tripulação e aeronave, os três têm que estar totalmente treinados, isso exige simulador extra, horas de treinamento, espaçamento aeronáutico entre as aeronaves maior. Não é fácil isso, têm, por exemplo, questões eletromagnéticas próximas dali. Tem a questão do Tremsuburb, que poderia atrapalhar eventualmente – não sei, não sou dessa parte da engenharia, é a aeronáutica que vai cuidar disso aí. Mas eu queria só me solidarizar com essa importância.

O aeroporto já melhorou, mas pode melhorar mais. Essa é uma notícia que eu já estou acompanhando como operador da aeronáutica, há um certo tempo,

sobre essas restrições. Nós vivemos essa experiência, operando aqui em Porto Alegre, e o senhor mesmo disse que a decisão final caberia ao aviador, porque existem outros elementos, dentro do voo, que transcendem a compreensão daqueles que causam essas restrições. Restringir uma operação pode causar um avião entrar em emergência por falta de combustível mínimo. Quer dizer, uma série de fatores alheios à questão da precaução com raio. O princípio da precaução e da prevenção são dois princípios importantes. Aqui a nossa contribuição como conhecedor técnico da operação e também nos questionam, mas o raio não é um problema para o avião, o avião funciona como uma garrafa de Faraday. O problema do avião é o *windshear*, o que mais derruba avião na aproximação é o *windshear*, a tesoura de vento causada por *microbursts* que são os cúmulo-nimbos, e são detectados por instrumentos aeronáuticos mais modernos, na época em que a gente voava com 737 na Amazônia não tinha isso. Sanada essa questão importante, eu acho que a decisão de preservar a vida, que é muito importante, mas lamentavelmente as coisas acontecem, de fato a aviação é um risco, o risco da atividade. Mas, estão tomando as atitudes necessárias para que a gente possa rever essa questão no aspecto da restrição, eu não posso me manifestar em relação à comissão de aeronáutica da OAB, porque eu tenho que aguardar a manifestação do direito do trabalho, que é a outra comissão que foi acionada. Mas, eu queria só contribuir para que os senhores entendam que uma operação aeronáutica é muito complexa, envolve um monte de informações, e o próprio doutor Gustavo já falou sobre as normas internacionais, jurídicas, então, eu vou sintetizar que a própria certificação aeronáutica é um padrão técnico adequado a um padrão normativo. Como dizer isso, Jessé, você que é um apaixonado por avião também, acho que você deve gostar muito da nossa Varig. A gente aprendia já naquela época que a precaução é importante, mas eu nunca vi desde os anos 70 e tantos, quando entrei na aviação, o aeroporto ser impedido de operar por causa de raio. O *windshear*, sim, fecha aeroporto e outras operações. Então, deixada aqui essa consideração, permaneço aberto para algum outro questionamento, mas não sei se fui claro, não há nexos etiológico com relação à fatalidade que a nossa

deputada falou, a Any Ortiz. Houve muitos acidentes em céu claro, com dia claro, que tem toda a possibilidade de ver as pessoas, mas a associação da chuva com o acontecimento não me parece adequado. Agradeço a oportunidade e estou aqui ao dispor no que eu puder contribuir.

PRESIDENTE KAREN SANTOS (PSOL): Obrigada, Sr. Eduardo. Por gentileza, Sr. Silvio.

SR. SILVIO ZOLET: Bom dia, presidente Karen, Ver. Jessé, Dep.^a Any Ortiz, a Paula, da Fraport, a gente já teve algum contato. O Dep. Guilherme Pasin quer se somar no que for possível para auxiliar também nessa solução, uma preocupação dele já externada ao Ver. Jessé, e a gente está acompanhando para entender como podemos colaborar nesse processo todo. Jessé, parabéns pela condução dos trabalhos, pela proposição desse assunto que é importante, que a gente consiga vislumbrar num futuro próximo uma solução para auxiliar nessa questão.

PRESIDENTE KAREN SANTOS (PSOL): Obrigada, Sílvio, bem sintético. Vou passar, então, de imediato, para a Paula, representante da Fraport.

SRA. PAULA JURUENA EIDT: Vou tentar ser sintética também. Bom dia a todos, eu gostaria de parabenizar o Ver. Jessé Sangalli pela chamada dessa audiência pública, agradeço a preocupação de todos, agradeço as falas muito esclarecedoras do Gustavo, do Eduardo, essas contribuições técnicas são muito relevantes pra discussão do tema. Acho que é um tema que preocupa a todos. Eu, enquanto representante da Fraport, gerente jurídico, vivencio esse tema desde o início das operações pela Fraport e a gente tem acompanhado, nesses 5 anos e 10 meses de operação, constantemente, a evolução do assunto. Então, obrigada, Jessé; obrigada a todos pela oportunidade de a gente debater o assunto.

Eu não quero ser repetitiva, mas, sim, é importante a gente marcar alguns pontos. Esse termo de interdição foi lavrado pelo Ministério do Trabalho e Emprego em 2016. Como bem colocado aqui, a operação aeroportuária sequer era da Fraport, sequer a Fraport existia ainda; a operação aeroportuária era da Infraero à época. Sem criticar de forma alguma a forma de operação, o fato é que essa lamentável fatalidade ocorreu. Acho que foi bem posto aqui, a gente leu, releu inúmeras vezes esse termo de interdição e não se encontra nenhuma relação direta do tema “raios” com a ocorrência do acidente fatal lá de 2016; lamentamos. Ocorre que esse termo de interdição suspende todas as atividades de pátio e ele acarreta atrasos em voos, em decolagens, cancelamento de voos, alternância de voos, é transtorno para muita gente. Eu acho que é importante a gente trazer um dado aqui, que eu capitulei com a nossa área de operações, que só em 2023 nós já tivemos 29 horas e 44 minutos de interdição por conta de raios. Então, a suspensão das operações foi parada por 29 horas e 44 minutos, e isso afetou 224 voos, 26.627 passageiros, ou seja, é um monte de gente, vários passageiros, e acho que muito bem destacado aqui pelo Dr. Eduardo, além dos transtornos mencionados pela deputada Any Ortiz, de reuniões, viagens de férias, etc. e tal, existe um risco a aeronavegabilidade. Daqui a pouco era um voo que tinha combustível limitado, essa alternância pode trazer riscos, sim, além de afetar toda a malha aérea. Então, eu acho que a gente tem que sempre ter em mente que a Fraport é uma empresa absolutamente cumpridora da normatividade vigente e das determinações judiciais. Então, a gente tem esse termo de interdição vigente e nós vamos cumprir até que a gente consiga reverter. Muitas vezes a gente é questionado: “Por que suspendeu? Por que parou? Não estou vendo raios.” Mas é que a própria forma como o termo de interdição está posto, que a gente precisa controlar tempestades de raios, a uma distância de até 3 quilômetros; ela, às vezes, traz essa percepção do passageiro de que: “Olha, o céu está aberto.” Mas os mecanismos de controle que a gente tem indicam que, nas proximidades dos 3 quilômetros, determinados pelo auditor fiscal do trabalho, existe, sim, essa circunferência de potencial raio na redondeza. Então, a gente tem absoluto... Um dos principais focos da Fraport é

a segurança operacional; então, independentemente de Termo de Interdição a Fraport é absolutamente cumpridora das normas vigentes a respeito de segurança operacional. Os pontos trazidos pelo Ver. Jessé, no início, por exemplo, que o Termo de Interdição vedava utilização de tratores de push-back, aquela enjambração, vamos dizer assim; nós, absolutamente, respeitamos isso, nunca discutimos essa alínea do Termo de Interdição; a Fraport sempre exigiu, de todas as empresas que operam no aeroporto, a utilização do push-back, que é o equipamento adequado para fazer a movimentação da aeronave. A respeito dos EPIs também, temos constantes treinamentos, fiscalizações a respeito da utilização dos EPIs; então, assim, não pode entrar no pátio do aeroporto sem a utilização dos EPIs adequados, além de inúmeras outras melhorias que a empresa fez desde que assumiu as operações aeroportuárias. Então, a nossa leitura hoje desse termo – a gente está cumprindo porque ele está vigente – é que não existe embasamento técnico/jurídico para ele se manter. Por isso estamos questionando esse termo perante a justiça. Nós temos uma ação anulatória ajuizada; como bem o Gustavo atualizou, a gente está com esse processo atualmente suspenso, por conta dessa tentativa de mediação, através da câmara da AGU; a gente entende que a ANAC é o ente que deve regulamentar as operações aeroportuárias; então, por conta disso, o Ministério do Trabalho e Emprego acabou extrapolando a competência ao determinar essa suspensão aeroportuária. Além do mais a gente entende que não existe um vácuo regulatório. A ANAC regula a questão dos raios, mas o que a ANAC entende, avaliando a situação de todos aeroportos do Brasil? A ANAC entende, através da RBAC nº 153, que as atividades de abastecimento e transferência de combustíveis devem ser suspensas em caso de raios no aeroporto. Então, isso, sim; essa é a regra nacional vigente para todos aeroportos do Brasil, cumprida por todos, não só pela Fraport, acredito, não posso falar pelos outros, mas por todos aeroportos do Brasil, que devem ser suspensas operações de abastecimento e transferência de combustíveis. Isso não se questiona; isso sempre se fez; isso sempre se fará, porque essa é a normatividade vigente a respeito do assunto. Então, a nossa leitura é que Ministério do Trabalho

realmente extrapolou esse regramento e trouxe uma restrição que não tem previsão legal. Além do mais, como bem referido aqui, nós entendemos que, pelo aeroporto de Porto Alegre ser o único aeródromo do Brasil que precisa suspender a integralidade das operações aeroportuárias em caso de raios, a gente acaba estando em uma assimetria regulatória, porque nenhum outro aeroporto precisa fazer isso. A gente vai para o aeroporto das vizinhanças, enfim, Bagé, Santa Maria, não estamos falando de outros estados, nós estamos falando dentro do próprio Estado do Rio Grande do Sul, tem aeroportos vizinhos aqui que não têm a mesma situação. Então, isso acaba trazendo um prejuízo muito grande, inclusive para a competitividade do Rio Grande do Sul. Por isso, a gente entende, realmente, que isso precisa ser revisto, e a gente está reunindo os máximos esforços para que isso aconteça. A gente agradece a iniciativa, parabeniza pela reunião de todos para a construção de algo a respeito desse tema, para que a gente possa, sim, no dia depois de amanhã, conseguir operar da mesma forma com que todos os aeroportos ao redor do País operam, que é sem esse tipo de restrição. Obrigada.

PRESIDENTE KAREN SANTOS (PSOL): Nós que agradecemos, Paula, a tua participação.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

PRESIDENTE KAREN SANTOS (PSOL): Claro, Jessé, pode se manifestar.

VEREADOR JESSÉ SANGALLI (Cidadania): Deixa eu aproveitar aqui. Deixa eu só entender algumas coisas. Eu botei no *chat*, e vocês podem ver depois, que uma recente reportagem da GZH, Gaúcha Zero Hora, colocou que o Ministério do Trabalho e Emprego considera rever a decisão, e, no meio do texto trazido pelo jornalista, se não me engano foi o Jocimar Farina, que está acompanhando esse tema, pois ele é o cara da questão do trânsito e mobilidade, teoricamente, pelo que falou, o Ministério do Trabalho e Emprego aguarda uma manifestação

da Fraport, só que a senhora mencionou agora que a Fraport entrou com uma ação anulatória. Mas, quando eu vejo ali na matéria que aguarda uma manifestação, parece que é algo meramente administrativo. Já foi tentada essa conversa com o Ministério do Trabalho e Emprego e o que eles responderam...

SRA. PAULA JURUENA EIDT: Não posso esclarecer sobre isso também, tá? Na verdade, Jessé, como esse tema... Não quero criticar. Acho que não é o caso, assim, mas esse tema sempre foi acalorado, por algumas partes. Nós herdamos o tema. O tema não se originou na Fraport. Quando a gente iniciou as operações aeroportuárias, eu vou ser muito franca, esse tema sequer tinha sido posto de forma clara para a Fraport. Nós fomos surpreendidos com a existência do termo de interdição. Então, quando a gente se deparou com o tema, nós, sim, fomos conversar com o Ministério de Trabalho e Emprego. Infelizmente, essa primeira conversa – eu estou falando de lá de 2018 – não foi muito amistosa, assim, a gente não foi recebido de uma forma muito amigável para tratar sobre o tópico. E aí, várias coisas aconteceram no decorrer dos anos; e, por conta disso, a gente avaliou as alternativas e acabou, sim, ajuizando a ação anulatória.

A respeito da declaração do Ministério de Trabalho e Emprego para a GZH, nós também vimos essa declaração, ela é recebida com alegria pela Fraport. Esse movimento de abertura para a tentativa de negociação, nessa declaração, ela nos traz um alento. Nós, inclusive, estamos com uma reunião agendada para entender o que eles estão dispostos realmente a rever, porque também não adianta dizer: “ah, eu vou tirar o termo de interdição, mas tu tens que continuar suspendendo”. Então a gente também, por outro lado, Jessé, muito francamente – o Gustavo aqui trouxe a informação, não é, Gustavo? –, está há mais de um ano com a mesa aberta para negociação, e essa mesa aberta para negociação é composta pelo Ministério de Trabalho e Emprego. Então, desde o ano passado, a gente está na mesa de negociação presidida pela AGU, ente mediador do tema, e, infelizmente, a gente não avançou em termos de negociação. Então esse é o meu receio quanto ao Ministério de Trabalho e Emprego, e eu não estou dizendo que eles não estão dispostos, eu espero que eles realmente estejam

dispostos, mas eu fico, às vezes, um pouco em dúvida, porque a gente teve um ano de mesa aberta para negociar, mas não avançamos muito – não é, Gustavo? –, e agora eles dizem que estão dispostos a negociar. Então eu estou só com... Eu quero estar errada, a gente tem essa reunião agendada, e vamos ver que termos eles estão dispostos a negociar. Mas é isso, acho que a gente já teve, sim, um ano de opções aí para chegar a um denominador comum, algo que adeque às questões de segurança e saúde do trabalho. De novo, este é um dos pilares da Fraport, sempre foi: segurança operacional, segurança de todos aqueles que trabalham dentro do aeroporto. Então a gente tem treinamentos, a gente tem fiscalização, todo mundo é obrigado a usar EPIs, a gente tem vários avisos; mas também a gente entende que foi um pouco exagerado o termo como foi posto, da forma como foi posto. Não sei se respondi à tua pergunta, mas é isso.

VEREADOR JESSÉ SANGALLI (Cidadania): O Eduardo levantou a mão ali.

SR. EDUARDO FARAH: Ao encontro do que a Dra. Paula acabou de dizer sobre restrições aeroportuárias, um ponto importante, não sei se os senhores e as senhoras também já leram a Zero Hora um tempo atrás, que me preocupou, e eu trouxe essa questão para a Comissão de Direito Aeronáutico, sobre a construção de edifícios no perímetro próximo ou não do aeroporto. Enfim, é importante a gente dizer que a reportagem dizia que era mais importante a construção eventual de um prédio, não interessa o tamanho que eles querem colocar, e aí a questão do Decea, nós trouxemos o Decea, que é a autoridade responsável pelo espaço aéreo. Avião no chão, ANAC; avião voando, espaço aéreo é força aérea, Decea. Claro, também fiz uma pesquisa ampla antes dessa reunião para saber as restrições operacionais, e aí que é a questão de meteorologia, e a minha contribuição para que os senhores também atentassem a outro ponto que pode vir a afetar as futuras operações do nosso aeroporto, inclusive para se possa ter um sistema de pouso por instrumentos mais adequado, mais restrito. Então as construções que eventualmente afetarem esse

círculo que tem lá do aeroporto, deve-se levar em consideração. Vou trazer uma experiência prática para dizer que estou falando a verdade: quando morei em São José dos Campos, eu morava próximo ao final do Aeroporto Professor Urbano Stumpf, lá em São José, na pista 15, e fizeram uma construção muito alta, e eu tomei a liberdade de ver a altura do prédio e falei para os construtores que aquele prédio não poderia estar ali. Como eu era presidente da Comissão de Direito Aeronáutico na subseção lá, eu fiz um artigo para publicação no jornal e ninguém deu bola; o que acabou acontecendo foi que os andares foram cortados por que de fato afetava a aproximação final das aeronaves naquela pista. Ou cortava-se o prédio ou o aeroporto perderia sua capacidade de segurança. Então eu lhes trago mais esse ponto em contribuição, porque a gente se preocupa com raios, que também é importante, mas tá ligado ao *windshear*, eu não sei se é um pouco fora da pauta, mas eu queria deixar isso já registrado, que vocês também estudassem essa questão que pode vir futuramente, uma construção muito alta próximo ali à região do raio de aproximação do avião... O aeroporto quando ele entra na cidade, ele invade a cidade, a cidade então fica toda comprometida com os espaços aéreos então não pode botar um prédio de 100 andares no círculo de aproximação ou de circulação próximo ao aeroporto. Isso é importante e vem ao encontro da tua preocupação, Ver. Jessé, sobre futuras incrementações e aliás, categoria 3C, que seria pouso totalmente automático.

VEREADOR JESSÉ SANGALLI (Cidadania): Dá uma olhada no *chat* ali, eu coloquei uma matéria recente das GZH que fala sobre esse tema. Estamos em dúvida sobre como é que nós podemos encaminhar, porque na prática é como é que nós podemos ajudar vocês, porque a gente fez a repercussão política, até jornalística sobre essa questão, mas a senhora falou que tem essa mesa de negociação que não está andando. O que mais pode ser feito pelos vereadores, pelos deputados, para ajudar a sensibilizar o Ministério do Trabalho e Emprego e que a gente possa contribuir com vocês. Eu acho que é uma pergunta válida para a gente poder fazer alguma coisa assertiva.

PRESIDENTE KAREN SANTOS (PSOL): Jessé, acho que a comissão pode fazer uma manifestação dizendo que a gente teve outra reunião e que infelizmente não estiveram presentes as entidades, as instituições que protegem o trabalho, a Procuradoria Regional do Trabalho não se fez presente e nem a Superintendência Regional do Trabalho e Emprego do Rio Grande do Sul. Eu acho que a gente faz essa manifestação pedindo celeridade no processo, e que a gente seja informado da próxima reunião. Tentar, enquanto comissão, incidir desta forma, e aí eu acho que os deputados federais e estaduais assinam juntos essa manifestação, e a gente espera um retorno das representações, das entidades que protegem o trabalho. Já está tendo uma mesa, já está tendo uma mediação. Deputada Any, pode se manifestar.

SRA. ANY ORTIZ: Eu quero também me colocar à disposição e, se precisar, fazer uma audiência pública lá na comissão da Câmara dos Deputados e fazer uma convocação para as entidades. Eu me coloco à disposição, Paula, Gustavo e Jessé, para a gente poder fazer isso, talvez, na Comissão de Trabalho, da qual eu sou membro titular na Câmara Federal. Aí, lá a gente pode fazer uma convocação, e eles vão ter que participar da reunião. Eu acho que é um assunto bem complicado, complexo, não é razoável. Eu acho que todos os motivos apresentados aqui são superimportantes, até para nos dar mais embasamento. E acho que foi a Paula que falou da questão da competitividade do Rio Grande do Sul nesse cenário nacional, por conta dessa questão que a gente tem no aeroporto. Então, me coloco à disposição aí para isso. Se for, eu já peço a vocês, Ver.^a Karen e Ver. Jessé, que façam o encaminhamento do pedido através da Comissão.

VEREADOR JESSÉ SANGALLI (Cidadania): Perfeito. Muito bom. Agora vou falar uma coisa para ti, Any. Conseguiu uma razão para eu ir para Brasília... (Problemas na conexão.) me enrolando, né?

SRA. PAULA JURUENA EIDT: Eu só gostaria de complementar...

SRA. ANY ORTIZ: (Problemas na conexão.) ...eu espero que teu voo não atrase, que não chova no dia, que não tenha raio, para não perder a reunião.

SRA. PAULA JURUENA EIDT: É um tema que, às vezes, a gente fica constrangido em explicar. Poxa, mas vamos lá. Eu pousei em São Paulo, abaixo de tempestade; chega aqui, eu fiquei 4 horas parada dentro de um avião. É difícil a gente explicar porque o aeroporto Salgado Filho é o único do Brasil que tem uma circunstância como essa. E aí, se a gente for fazer uma breve pesquisa no próprio Google, a gente vai ver que o INPE traz o *ranking* de estados com maior índice de raios no Brasil, e o Rio Grande do Sul não é o primeiro, nem é o segundo, nem é o terceiro. Então, quer dizer que existem outros estados que teriam uma maior suscetibilidade a raios, e eles não têm esse tipo de restrição. E a gente já se deparou até com situações – aproveitando até para subsidiar vocês no diálogo –, a gente já teve situações, por exemplo, de aviões transportando órgãos a serem transplantados, e a gente teve que alternar o voo. Pousa no aeroporto mais próximo, porque a gente está em uma situação aqui que a gente não sabe quanto tempo vai perdurar. Podem ser 15 minutos, podem ser 4 horas. Como a deputada Any comentou, nas últimas vezes, infelizmente o tempo de parada ficou por muito tempo. Então, quer dizer que tem várias situações que, se a gente parar para pensar, acarreta uma enorme problemática na malha aérea como um todo. E, sim, a gente entende que a situação de competitividade fica prejudicada, e aí é lamentável para as nossas empresas, enfim, fica esse estigma no Rio Grande do Sul que acaba tendo o único aeroporto do País que suspende as atividades em casos de raios. Isso é ruim, isso é ruim, porque eventos podem estar sendo transferidos aí para a vizinhança, a questão de cargas aéreas também: poxa, será que eu mando para lá, será que eu mando para outro aeroporto, porque lá no outro aeroporto eu sei que não tem esse tipo de situação, esse aqui pode ser o risco do negócio, mas a gente sabe que isso acarreta em várias avaliações que acabam trazendo um prejuízo aí para o nosso Estado como um todo. Mas eu fico totalmente à disposição se vocês

quiserem alguma outra informação, e acho que, sim, o endereçamento pode ser produtivo para dar um empurrão aí nesse diálogo. Obrigada.

PRESIDENTE KAREN SANTOS (PSOL): Obrigada, Paula. O Gustavo se inscreveu. Para nos ajudar a encaminhar Gustavo?

SR. GUSTAVO ALBUQUERQUE: Fazendo coro aqui ao que foi exposto, e até considerando a fala da deputada Any, eu preciso relatar também, tal qual a Paula, que nós não evoluímos a contento no processo de negociação, e eu não acredito que a gente vá evoluir sem que haja, de alguma maneira, uma provocação um pouco mais contundente sobre resultados, mais do que sentar para discutir, a gente precisa resolver o problema do aeroporto de Porto Alegre, porque enquanto autoridades federais discutem, a população local está sendo afetada e afetada de maneira relevante. Então eu acho que é importante que se busque um posicionamento mais contundente sobre a revisitação mesmo desse posicionamento do Ministério do Trabalho, que seja numa sessão de diálogo, podendo ser aí na Câmara dos Vereadores ou na Câmara Federal, dos deputados, seja através de uma provocação para que haja um posicionamento realmente definitivo, porque a gente está há dois anos quase negociando isso, a Paula pela Fraport e eu pela ANAC, e a gente não sai do lugar, e aí, assim, acho que é muito pouco provável que nós venhamos a evoluir nessa negociação se não houver um fato novo, e eu acho que esse fato novo é justamente a demonstração, pelos legitimados do Poder Legislativo local e federal, de que existe um interesse público muito relevante aqui que não está sendo observado por aqueles que estão à mesa negociando, que é o interesse da população afetada, mais do que a Fraport perder algum tipo de negócio com essa restrição, mais do que a ANAC tolerar uma invasão em sua competência, por assim dizer, regulatória, ao fim e ao cabo quem está sofrendo um efeito concreto disso é a população local, e é essa população local que está pagando pelo não entendimento das autoridades federais. Então acho que isso tem que ser resolvido com a máxima prioridade, e a gente está aqui à disposição de vocês

para cooperar na resolução, porque o nosso entendimento sempre foi de que essa restrição... (Ininteligível.)

VEREADOR JESSÉ SANGALLI (Cidadania): Vamos para Brasília, tem que fazer essa reunião que a Any trouxe, até não sei se o Gustavo e a Paula receberam a nossa moção de protesto; nós fizemos, foi aprovada aqui pela Câmara uma moção de protesto, então pelo menos já fica esse indicativo.

SRA. PAULA JURUENA EIDT: Recebemos, obrigada. Recebemos e compartilhamos inclusive na própria Câmara de Mediação, a gente compartilhou para mostrar esse interesse.

VEREADOR JESSÉ SANGALLI (Cidadania): Vou só mandar, então, Robson e Daniel, para a ANAC, para eles terem esse documento gerado pela Câmara de Porto Alegre mostrando que Porto Alegre protesta contra a decisão, pelo menos. Vou aguardar a deputada Any Ortiz marcar essa audiência lá na Câmara federal, até porque com Brasília, ANAC, Ministério do Trabalho e Emprego vai ser mais fácil a representação superior. Agradeço e passo de volta para o presidente.

SR. GUSTAVO ALBUQUERQUE: Eu recomendaria também que no pedido de convocação estivessem presentes as autoridades que estão participando do processo de negociação na Câmara de Conciliação e Arbitragem da Administração pública federal.

PRESIDENTE KAREN SANTOS (PSOL): Sr. Gustavo, nos envie essas representações, essa lista de representações que não foram chamadas para esta.

SR. GUSTAVO ALBUQUERQUE: Eu envio as que estão na AGU. As autoridades Ministério do Trabalho não sei nominar, enfim, mas as que estão participando do processo de negociação eu envio.

PRESIDENTE KAREN SANTOS (PSOL): De preferência nominal, daí eu acho que o debate avança mais. Eu peço para a minha assessoria entrar em contato contigo.

VEREADOR JESSÉ SANGALLI (Cidadania): A Fraport manda também?

SRA. PAULA JURUENA EIDT: Mando. Eu tenho nome de quem está presidindo, e talvez se tu conversares com a mediadora ela vai poder te passar... Eu te passo, Karen, o nome da mediadora, e ela tem o contato de todos os demais, acho que pode ser mais efetivo.

PRESIDENTE KAREN SANTOS (PSOL): Perfeito. Sim, minha assessoria de comissão entra em contato com a Paula.

Pessoal, o que eu peguei de encaminhamento: uma manifestação da CUTHAB pedindo celeridade ao tema; junto a isso um pedido de reunião de comissão na Câmara federal, na pasta que é composta pela deputada federal Any Ortiz, e, enquanto representação da nossa comissão, o Ver. Jessé Sangalli. Podemos encaminhar assim? Perfeito, então, pessoal. Terminamos a nossa reunião de comissão, Jessé, queres fazer uma manifestação final?

VEREADOR JESSÉ SANGALLI (Cidadania): Obrigado, presidente; a senhora ideologicamente é contra mim, mas quero destacar o seu profissionalismo em acatar a decisão democrática e da maioria, então obrigado mesmo pela sua atuação e obrigado a todos os representantes que participaram desta reunião. Eu sei que Câmara de Vereadores parece algo muito pequeno para vocês participarem, mas às vezes é onde surgem os debates mais importantes. Então obrigado por terem comparecido. Obrigado, Any, por tudo, por ter iniciado o debate.

SRA. ANY ORTIZ: Obrigada, Jessé; obrigada, Karen; obrigada a todos, um grande abraço.

PRESIDENTE KAREN SANTOS (PSOL): Nada mais havendo a tratar, encerro os trabalhos da presente reunião.

(Encerra-se a reunião às 11h17min.)

TEXTO SEM REVISÃO