



Comissão Mista de Reavaliação de Informações
125ª Reunião Ordinária

Decisão CMRI nº 97/2023/CMRI/CC/PR

NUP: **60141.001351/2022-79**
Órgão: **COMAER – Comando da Aeronáutica**
Requerente: **M. A. de O. M.**

Resumo do Pedido

O Requerente solicitou acesso às seguintes informações, caso existentes:

1. *“link ou cópia da anterior “SID PUKRA 2B RWY 17R/17L” em Congonhas, e das demais SID’s vigentes antes do Projeto TMA-SP Neo em Congonhas;*
2. *qual era a distância que existia entre a casa deste requerente e a anterior “SID PUKRA 2B RWY 17R/17L” (casa do requerente em São Bernardo do Campo, Rua Etram n. 60, bairro Planalto, CEP 09890-410);*
3. *qual a data em que a anterior “SID PUKRA 2B RWY 17R/17L” entrou em vigência em Congonhas, qual a data em que esta anterior “SID PUKRA 2B RWY 17R/17L” deixou de vigor, e se a substituição desta anterior “SID PUKRA 2B RWY 17R/17L” pela atual “SID RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L” ocorreu no âmbito do projeto TMA-SP Neo iniciado em 20/05/2021;*
4. *nome e cargo da autoridade que assinou a substituição da anterior “SID PUKRA 2B RWY 17R/17L” pela atual “SID RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L” em Congonhas;*
5. *link ou cópia das reuniões em que se abordou a substituição da anterior “SID PUKRA 2B RWY 17R/17L” pela atual “SID RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L” em Congonhas, sobretudo as reuniões em que, ao que parece, estavam presentes apenas o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea, Órgãos Regionais e Empresas Aéreas;*
6. *link ou cópia da norma ou parecer pelo qual a implantação de novas rotas aeronáuticas não dependeria da prévia participação da população prejudicada pela perda de silêncio;*
7. *link ou cópia de eventual documento em que, para fins da substituição da anterior “SID PUKRA 2B RWY 17R/17L” pela atual “SID RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L” em Congonhas, conste uma análise do ruído aeronáutico que seria gerado nos novos trechos urbanos prejudicados em São Bernardo do Campo / SP;*
8. *link ou cópia da norma ou parecer pelo qual a implantação de novas rotas aeronáuticas não dependeria da prévia análise do ruído aeronáutico que seria gerado nos novos trechos urbanos afetados;*

9. *qual a medição do atual ruído aeronáutico nos novos trechos urbanos prejudicados pela atual “SID RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L” em São Bernardo do Campo / SP;*
10. *link ou cópia da norma acerca dos horários de voos na atual “SID RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L” de Congonhas, já que sequer são respeitadas as 8hrs de sono;*
11. *qual a possibilidade de a atual “SID RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L” de Congonhas começar mais tarde, já que diversos aviões começam a passar às 6h e pouco da manhã;*
12. *link ou cópia de eventual estudo sobre o dano cumulativo no decorrer do tempo que o permanente ruído aeronáutico gera em termos de bem-estar, sono e saúde;*
13. *link ou cópia da norma ou parecer segundo o qual uma nova rota aeronáutica poderia impor a perda de silêncio sem prévia indenização/desapropriação da população prejudicada;*
14. *quais os valores das tarifas de navegação aérea e qual a receita mensal do Fundo Aeronáutico em Congonhas de janeiro de 2019 até o presente, já que, em contexto de progressivo aumento da quantidade de voos pelo Projeto TMA-SP Neo, o Fundo Aeronáutico está se beneficiando economicamente com a perda de silêncio em lugares que não eram prejudicados por ruído aeronáutico em São Bernardo do Campo / SP;*
15. *se é correto dizer que o aumento da capacidade de voos pelo Projeto TMA-SP Neo contribuiu para um maior valor da concessão de Congonhas em 18/08/2022;*
16. *quantidade de voos mensais de janeiro de 2019 até o presente em Congonhas;*
17. *qual a porcentagem da atual quantidade de voos em Congonhas que passam pelo ponto Baian e se é correto dizer que a atual “SID RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L” é a saída mais utilizada de Congonhas;*
18. *decolando de Congonhas, quais destinos passam pelo ponto Baian, quais destinos passam pelo ponto Lessa e quais destinos passam pelo ponto Ugtix;*
19. *qual o critério para os códigos 1A, 1B, 2A e 2B nos nomes das rotas SID;*
20. *por que, em Congonhas, as decolagens com destino para Baian usam prioritariamente a saída “RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L”, e não a “RNAV BAIAN 1B RWY 35R/35L”;*
21. *se o critério for o sentido do vento, quais os graus exatos do sentido do vento para que as decolagens em Congonhas ocorram pela saída “RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L”, e não pela “RNAV BAIAN 1B RWY 35R/35L”;*
22. *nome e cargo da autoridade que decide quando as decolagens com destino para Baian são pela saída “RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L”, e não pela saída “RNAV BAIAN 1B RWY 35R/35L”.*

Após as solicitações acima, o Requerente fez reclamações/solicitações sobre o ruído aeronáutico e poluição ambiental na região em que reside.

Resposta do órgão requerido

O COMAER informou que, devido à extensão do pedido, seria necessário mais tempo para a consolidação dos dados requeridos, cuja resposta seria encaminhada ao Requerente via e-mail.

Recurso em 1ª instância

O Requerente afirmou que realizou pedidos de informação anteriormente pelo SAC do órgão e este não prestou as informações solicitadas. Também afirmou que tem dois meses que não recebeu as informações que lhe seriam encaminhadas por e-mail, conforme resposta inicial.

Resposta do órgão ao recurso em 1ª instância

O órgão esclareceu que, por força do art. 8º, X, da Lei nº 11.182, de 2005, compete à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) regular e fiscalizar o denominado ruído aeronáutico, isto é, aquele oriundo das operações de circulação, aproximação, pouso, decolagem, subida, taxiamento e teste de motores de aeronaves. Assim, caberia à ANAC possíveis esclarecimentos a que se referem os questionamentos 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, por força do art. 10 da Lei nº 13.848, de 2019, combinado com o art. 27, da Lei nº 11.182, de 2005; do art. 8º, X e XIX, da Lei nº 11.182, de 2005; do disposto no item 161.53, “a”, do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 161, Emenda nº 03, de 2021; do item 161.53, “d”, n. 1 e 3, do RBAC 161, ambos da ANAC; do art. 30, VIII, da Constituição Federal. Sobre o DECEA (unidade da Aeronáutica), afirmou que este é responsável por planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com o controle do espaço (art. 19, I, do Anexo I do Decreto nº 6.834, de 2009), e que recentemente teria implantado o denominado Projeto TMA-SP NEO, por meio do qual se buscaria a otimização da circulação aérea dos principais aeroportos de São Paulo, dentre os quais o Aeroporto de Congonhas, conforme divulgado pela AIC nº 16/21, de 20 de maio de 2021 “REESTRUTURAÇÃO DA CIRCULAÇÃO AÉREA DA ÁREA DE CONTROLE TERMINAL (TMA) DE SÃO PAULO – PROJETO TMA-SP NEO”, disponível no link: <https://www.decea.mil.br/tma-sp-neo/?i=pages&p=publicacoes>, objetivando preparar a estrutura do espaço aéreo do maior terminal do país para absorver com eficiência a crescente demanda de tráfego aéreo dos próximos anos. Em atenção ao pleito solicitado, declarou que:

- i. *“encaminhou as SID anteriores à implementação do Projeto TMA-SP NEO;*
- ii. *destacou que as SID não são “assinadas” por nenhuma autoridade, são cartas aeronáuticas, disponibilizadas no AISWEB (Informações Aeronáuticas Oficiais na WEB), observados os requisitos e os processos estabelecidos na ICA (Instrução do Comando da Aeronáutica) 96-1 “Cartas Aeronáuticas”, de 2021, disponível no link: <https://publicacoes.decea.mil.br/>;*
- iii. *informou que não caberia ao DECEA definir ou elaborar estudos para determinar a distância entre a sua residência e a anterior SID PUKRA 2B RWY 17R/17L, ou seja, a Lei de Acesso à Informação e o Sistema Fala.BR, não se prestam para pedidos de providências para a Administração Pública;*
- iv. *esclareceu que o referido Projeto TMA SP-NEO teve várias fases de planejamento, iniciadas em 2017, tendo sido o trabalho pautado pelo mecanismo da Tomada de Decisão Colaborativa (CDM), portanto, foram pautados diversos eventos, reuniões e encontros, contando com a participação de pilotos, de controladores de tráfego aéreo, de pessoal das companhias aéreas, de representantes dos aeroportos, de organismos ligados à aviação, ou seja, da comunidade aeronáutica em geral, não sendo possível, portanto, o atendimento do item 5, haja vista que os possíveis documentos preparatórios desses encontros não estariam consolidados e serviriam para a tomada de decisão que culminou com a aprovação e implantação do Projeto em si;*
- v. *em relação ao item 6, esclareceu que a legislação de regência não obrigava o DECEA, Órgão de Direção Setorial do Comando da Aeronáutica (COMAER), a realizar audiência pública previamente à reestruturação de rotas de uma TMA, nem tampouco a consultar a população supostamente afetada;*
- vi. *com relação ao item 14, informou que os valores das Tarifas de Navegação Aérea (TAN, TAT-APP e TAT-ADR) em vigor encontravam-se estabelecidos nas seguintes Portarias editadas pelo COMAER: Portaria GABAER nº 190/GC3, de 29 de novembro de 2021 (Valores para TAN em voos domésticos); Portaria nº 1.599/GC3, de 30 de outubro de 2017 (Valores para TAN em voos internacionais) e Portaria GABAER nº 191/GC3, de 29 de novembro de 2021 (Valores para TAT-APP e TAT-ADR). Maiores informações poderiam ser obtidas no link: <https://tarifas.decea.mil.br/>;*
- vii. *com relação ao item 16, esclareceu que os movimentos totais e mensais de janeiro de 2019 até aquele momento, no Aeroporto de Congonhas, poderiam ser obtidos por meio de consulta aos Anuários Estatísticos de Tráfego Aéreo, os quais se encontravam disponíveis no link:*

<http://portal.cgna.decea.mil.br/>;

- viii. *com relação ao item 19, informou que os critérios para os códigos de identificação de SID poderiam ser obtidos na CIRCEA 100-54 “Padronização da Elaboração de Procedimentos de Navegação Aérea”, notadamente em seu item 6.1.2, disponível no link: <https://publicacoes.decea.mil.br/>;*
- ix. *com relação aos itens 20, 21 e 22, sobre a utilização prioritária da “RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L”, esclareceu que a direção do vento é um dos principais fatores que determinam o sentido de pousos e decolagens. Em regra, a torre de controle é quem analisa o fluxo de aeronaves e o sentido do vento, coordenando o uso das cabeceiras pelos pilotos. A orientação dada pela torre sempre indicaria um dos números na pista do aeroporto, que fica na cabeceira a qual o piloto deveria se dirigir, assim, na maior parte do tempo, devido à direção e à velocidade do vento, a cabeceira em uso é a 17, e devido a isso, o procedimento utilizado seria o “RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L”;*
- x. *registrou, ademais, que os critérios para seleção da pista em uso encontravam-se previstos na ICA 100-37 “Serviços de Tráfego Aéreo”, notadamente em seu item 6.5, disponível no link: <https://publicacoes.decea.mil.br/>;*
- xi. *por fim, quanto ao perfil de saída, uma vez estabelecido, seria fixo e as aeronaves só desviavam dele caso fosse solicitado pelo piloto ou devido a condições meteorológicas. O uso das saídas mencionadas dependeria de qual pista estará em uso no momento.”*

Recurso em 2ª instância

O Requerente apresentou recurso contra as respostas para cada item de seu pedido inicial, conforme abaixo:

- Item 2: como a informação pleiteada seria relevante para o presente litígio, tal informação seria inserida no inciso XXXIII do caput do art. 5º da Constituição Federal.
- Itens 3, 12, 13, 17, 18, 21 e 22: não houve mínima tentativa de resposta.
- Item 4: o que se pleiteou foi a autoridade responsável pelo ato administrativo em comento, não sendo possível que o ato administrativo em tela não possua um agente público responsável.
- Item 5: a negativa de prestação da informação seria abusiva, devendo ser disponibilizado link ou cópia de tudo o que houver sobre as reuniões em comento.
- Item 7: a resposta não teria dito se a análise existe ou não.
- Item 8: a resposta não teria dito disse se a norma/parecer existe ou não.
- Item 9: a competência da ANAC sobre a medição do ruído aeronáutico se restringiria ao entorno do aeroporto – conforme estabelece o próprio mencionado item 161.53 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 161, Emenda nº 03, de 2021 –, sendo que basta olhar o plano específico de Congonhas (plano no rodapé1) para perceber que este requerente residente em São Bernardo do Campo / SP não estaria nem perto do entorno do aeroporto de Congonhas para fins do Plano de Zoneamento de Ruído (distância no rodapé).
- Itens 10 e 11: a negativa de prestação da informação seria abusiva, já que, nos termos do inciso XIX do art. 8º Lei n. 11.182, de 2005, os horários de pouso e decolagem de aeronaves civis deveriam observar as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo, sendo que, nos termos do § 6º do mesmo artigo, o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro é responsabilidade da Aeronáutica.
- Item 14: não teria sido informada a “receita mensal do Fundo Aeronáutico em Congonhas de janeiro de 2019 até o presente”.
- Item 15: a negativa de prestação da informação seria abusiva, já que a informação pleiteada versava sobre o Projeto TMA-SP Neo de alçada da Aeronáutica.
- Item 16: não teria sido informada a quantidade de voos mensais de 2022.
- Item 20: ao responder que a priorização da saída “RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L” decorria das condições de direção e velocidade do vento existentes na maior parte do tempo, tal resposta seria insuficiente em vista do próprio mencionado item 6.5 da ICA 100-37, que estabelece as condições em que, em grande parte de tempo, a direção e a velocidade do vento não são determinantes.

O Requerente ainda acrescentou que seria improcedente a tese levantada pela Aeronáutica – na qual a responsabilidade pelo ruído em São Bernardo do Campo / SP seria da ANAC - por dois motivos:

1. o permanente ruído aeronáutico na sua residência decorreria da substituição, pelo Decea, da anterior “SID PUKRA 2B RWY 17R/17L” pela atual “SID RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L” em Congonhas e a ANAC não teria ingerência sobre as decisões da autoridade aeronáutica, nos termos da própria Lei da ANAC (§ 2º do art. 8º, e § 6º do art. 8º, da Lei n. 11.182, de 2005).
2. Ademais, alegou que nada teria mudado após as reclamações de outros dois cidadãos de São Bernardo do Campo / SP na Reunião da Comissão de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico (CGRA) do Aeroporto de Congonhas, evidenciando que a ANAC e a Infraero não teriam ingerência sobre as decisões da autoridade aeronáutica. A competência da ANAC sobre a medição do ruído aeronáutico se restringiria ao entorno do aeroporto – conforme estabeleceu o mencionado item 161.53 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 161, Emenda nº 03, de 2021.

Resposta do órgão ao recurso em 2ª instância

O Órgão ratificou as informações prestadas na instância recursal anterior e acrescentou que não houve indeferimento ou negativa de acesso à informação, que são quesitos necessários para a interposição de recursos.

Recurso à Controladoria-Geral da União (CGU)

Em recurso à CGU, o Requerente alegou que o COMAER apenas teria repetido os argumentos no julgamento do recurso de 1ª instância, argumentando que tanto o recurso de 2ª instância quanto o presente recurso comportariam conhecimento, pois, diversas informações pleiteadas não foram prestadas. Afirmou que a informação incompleta configuraria indeferimento no acesso à informação e ratificou seu pedido pelas informações.

Análise da CGU

A CGU verificou que o COMAER prestou parte dos esclarecimentos solicitados pelo requerente, na resposta ao recurso de primeira instância, porém, não foram produzidas respostas para parte das perguntas inicialmente requeridas, nem sobre o que foi alegado pelo solicitante em seu recurso de segunda instância. Desse modo, a CGU buscou esclarecimentos adicionais perante o órgão recorrido e identificou que o COMAER forneceu informações e documentos necessários para o atendimento da demanda, em especial no que se refere aos itens 03; 04; 06; 14; 16; 18; 20; 21 e 22 do pedido de acesso inicial, os quais não haviam sido anteriormente respondidos ou as informações concedidas estavam incompletas. Desse modo, solicitou ao COMAER que encaminhasse ao correio eletrônico do cidadão as informações e os documentos encaminhados à CGU, para que fosse configurada a perda de objeto do recurso, conforme o disposto no art. 52 da Lei nº 9.784, de 1999, no âmbito do Poder Executivo federal, c/c o art. 20 da Lei nº 12.527, de 2011.

Decisão da CGU

A CGU decidiu:

- a) Pela perda de objeto, nos termos do art. 52 da Lei nº 9.784, de 1999 c/c o art. 20 da Lei nº 12.527, de 2011, em relação aos itens 03; 04; 06; 14; 16; 18; 20; 21 e 22 do recurso, em razão do envio das informações solicitadas ao recorrente antes do julgamento do recurso pela CGU;
- b) Pela perda de objeto parcial, nos termos do art. 52 da Lei nº 9.784, de 1999 c/c o art. 20 da Lei nº 12.527, de 2011; art. 12, inciso III, do Decreto nº 7.724, de 2012, em relação ao item 17 do recurso, visto que parte da demanda não possui especificação clara e precisa quanto ao período da produção da informação requerida. Desse modo, o solicitante deverá formular novo pedido de acesso à informação, com o período almejado em relação à porcentagem atual dos voos em Congonhas que passam pelo ponto Baian.
- c) Pelo não conhecimento, em relação aos itens 05; 07; 08; 09; 10; 11; 12; 13 e 15 do recurso, nos termos do art. 11, §1º, inciso III, da Lei nº 12.527, de 2011 c/c a Súmula CMRI nº 06/2015, em razão da declaração de inexistência das informações solicitadas no âmbito do órgão público federal, tendo em vista a sua incompetência quanto à matéria tratada na solicitação.
- d) Pelo não conhecimento, em relação ao item 02 do recurso, uma vez que o seu objeto se refere a solicitação de providências junto à Administração, o que foge ao escopo de aplicação da Lei nº 12.527, de 2011.

Recurso à Comissão Mista de Reavaliação de Informações (CMRI)

O Requerente solicitou que:

1. Seja declarado que o item 6 não era objeto do recurso julgado pela CGU;
2. No tocante aos itens 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 15, o julgamento mude de “não conhecimento” para “perda de objeto”;
3. Que a Aeronáutica preste as informações referentes aos itens 2, 20 e 22.

Admissibilidade do recurso à CMRI

Recurso não conhecido. A apelação cumpre os requisitos de legitimidade, tempestividade, regularidade formal. Todavia, o requisito de cabimento recursal não foi cumprido, porque não houve negativa de acesso à informação requerida, porque o Requerente apresenta manifestação com teor de consulta, que não se insere no escopo do direito ao acesso à informação e porque não cabe à esta Comissão rever as deliberações de outras instâncias recursais de acesso à informação. Além disso, o Requerente inova o objeto do pedido nesta instância recursal.

Análise da CMRI

Inicialmente, o Requerente solicitou que seja declarado que o item 6 do pedido inicial não era objeto do recurso julgado pela CGU. Também requereu que os itens 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 15 tenham seu julgamento alterado de “não conhecimento” para “perda de objeto”. Ambas as solicitações se referem à intervenção em julgamentos emitidos pela CGU. Nesse sentido, cabe destacar que a CMRI não tem competência para rever as deliberações de outras instâncias recursais de acesso à informação, cabendo recurso à esta Comissão em caso de negativa de acesso à informação na instância precedente, conforme o art. 16 da Lei nº 12.527, de 2011. Desse modo, a manifestação referente aos itens 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 15 deverá ser dirigida à CGU, que emitiu a decisão e, portanto, poderá revisá-la, se julgar pertinente. O Requerente também solicitou que a Aeronáutica preste as informações referentes aos itens 2, 20 e 22. No item 2, solicitou a distância existente entre sua casa e a saída anterior “SID PUKRA 2B RWY 17R/17L”. Como não se trata de informação ou documento produzido e custodiado pelo órgão, compreende-se que tal solicitação configura consulta, visto que esse tipo de manifestação se caracteriza como situação na qual o cidadão deseja receber do Poder Público um pronunciamento sobre uma condição hipotética ou concreta, constituindo-se como manifestação de ouvidoria. No item 20, o requerente questiona por que, em Congonhas, as decolagens com destino para Baian usam prioritariamente a saída “RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L”, e não a “RNAV BAIAN 1B RWY 35R/35L. O órgão respondeu este questionamento na resposta inicial, justificando que a escolha da pista considera a direção e a velocidade do vento. O Requerente mencionou que tal resposta seria insuficiente em vista do item 6.5 da ICA 100-37, que estabelece que, em grande parte do tempo, a direção e a velocidade do vento não são determinantes. Entretanto, o referido item da ICA 100-307 postula que:

*6.5.2 Normalmente, **a aeronave pousará ou decolará contra o vento**, a menos que as condições de segurança operacional, configuração da pista, condições meteorológicas e a disponibilidade de procedimentos de aproximação por instrumentos ou condições de tráfego determinarem que é preferível uma direção diferente.*

*6.5.3 Na seleção da pista em uso, a TWR deverá considerar outros fatores pertinentes, **além da direção e da velocidade do vento na superfície**, tais como: a) os circuitos de tráfego do aeródromo; b) o comprimento das pistas; e c) os auxílios para a aproximação e pouso disponíveis.*

Tal normativo supracitado indica que a direção e a velocidade do vento constituem critérios de escolha importantes para a pista em uso, o que demonstra coerência com a resposta fornecida pelo órgão. De modo semelhante, em relação ao item 22, o requerente solicitou nome e cargo da autoridade que decide quando as decolagens com destino para Baian são pela saída “RNAV BAIAN 1A RWY 17R/17L”, e não pela saída “RNAV BAIAN 1B RWY 35R/35L”. O órgão respondeu que as saídas utilizadas em Congonhas são escolhidas e autorizadas pelo APP-SP (Controle de Aproximação de São Paulo) por meio de um dos seus ATCO (Controladores de Tráfego Aéreo) que atuam em regime de escala de serviço operacional, conforme a pista em uso e o planejamento do Órgão ATS. O requerente argumentou que não acredita ser possível que tão importante decisão não possua uma autoridade responsável e que, em contexto de manifesta preferência pelo sentido “17 sudeste” para fins de decolagem, não haja uma autoridade orientando os muitos Controladores de Tráfego Aéreo de Congonhas. Entretanto, observa-se que os argumentos apresentados pelo requerente, nos itens 20 e 22, constituem desacordos em relação as respostas oferecidas pelo órgão, mas não foi identificada negativa de acesso à informação. Além disso, considera-se que as declarações do órgão são revestidas pelos princípios da presunção de veracidade e da boa-fé pública, e constitui resposta de natureza satisfatória. Assim, caso o Requerente discorde das respostas oferecidas pelo órgão, poderá apresentar reclamação, denúncia ou outras manifestações de ouvidoria nos canais adequados. Por fim, destaca-se ainda que o requerente também questionou, no item 20, como o órgão contabiliza o critério de redução de ruído na escolha da pista, porém, considerando que esse questionamento ultrapassa o inicialmente formulado no pedido inicial, configura inovação recursal.

Decisão da CMRI

A Comissão Mista de Reavaliação de Informações não conheceu do recurso visto que:

- a. Em relação aos itens 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 15 do pedido inicial, esta Comissão não tem competência para rever as deliberações de outras instâncias recursais de acesso à informação, com fundamento nos arts. 4º e 7º da Lei nº 12.527, de 2011;
- b. No tocante ao item 2 do pedido inicial, há teor de consulta na demanda por não se tratar de informação ou documento produzido e custodiado pelo órgão, mas abrange pedido de pronunciamento sobre uma condição hipotética ou concreta, constituindo-se como manifestação de ouvidoria, que foge ao escopo do direito ao acesso à informação, com fundamento nos arts. 4º e 7º da Lei nº 12.527, de 2011;
- c. Nos itens 20 e 22 não ocorreu negativa de acesso à informação demandada, que é requisito de admissibilidade recursal a esta instância, nos termos do art. 24 do Decreto nº 7.724, de 2012; e porque parte do recurso contém inovação ao objeto do pedido, não apreciada pelas instâncias prévias e, portanto, não passível de admissão, nos termos da Súmula CMRI nº 2, de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Rosimar registrado(a) civilmente como Rosimar da Silva Suzano, Usuário Externo**, em 06/10/2023, às 18:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **CARLOS AUGUSTO MOREIRA ARAUJO, Usuário Externo**, em 08/10/2023, às 17:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Vânia Lúcia Ribeiro Vieira, Usuário Externo**, em 09/10/2023, às 18:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **RONALDO ALVES NOGUEIRA registrado(a) civilmente como RONALDO, Usuário Externo**, em 10/10/2023, às 12:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Brito de Miranda, Assessor(a) Especial**, em 11/10/2023, às 15:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Caroline Dias dos Reis, Usuário Externo**, em 11/10/2023, às 16:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Míriam Barbuda Fernandes Chaves**, **Usuário Externo**, em 16/10/2023, às 15:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Miriam Aparecida Belchior**, **Secretário(a)-Executivo(a)**, em 16/10/2023, às 16:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade do documento pode ser conferida informando o código verificador **4615332** e o código CRC **932CE448** no site:

https://super.presidencia.gov.br/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

Referência: Processo nº 00131.000021/2023-34

SUPER nº 4615332