



Resumo de Ata da Audiência Pública referente à Implantação do Plano de Desenvolvimento Aeroportuário de Congonhas

04 de setembro de 2007

Aos quatro dias do mês de setembro de dois mil e sete, no Esporte Clube Banespa, Salão Social localizado na Av. Santo Amaro nº 5.655 realizou-se a Audiência Pública referente à Implantação do Plano de Desenvolvimento Aeroportuário de Congonhas, convocada pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.

Eduardo Jorge (Secretário do Verde e do Meio Ambiente): Iniciaram-se os trabalhos com a abertura e informação que trata-se de discussão do Termo de Referência que leva a um estudo sobre as reformas do Aeroporto de Congonhas e compõe a mesa.

Regina Barros (Diretora do Departamento de Controle Ambiental da SVMA): Informa sobre acordo com a Infraero referente a necessidade do EIA/RIMA para reforma do Aeroporto de Congonhas. Os critérios devem contemplar o meio ambiente do entorno do Aeroporto, o sítio. Faz a leitura do Termo de Referência destacando a necessidade do estudo do meio urbano. O Termo de Referência dá o conteúdo mínimo para o EIA/RIMA. Entende-se que todas as atividades têm responsabilidade compartilhada, portanto, todas as instalações devem ser contempladas. Deve-se pensar em como será a operação do Aeroporto para os próximos 20 anos. Infraero, Aeronáutica e ANAC devem compartilhar as responsabilidades entre s três atores. Olhando para a planta de Congonhas, a menor parte contém áreas verdes. Deve-se considerar o movimento das aeronaves, cargas. A Infraero não é responsável pelas cargas e movimento dos aviões, mas sendo o empreendedor deve analisar esses aspectos. Alternativas tecnológicas devem ser consideradas no estudo. O movimento operacional futuro, gases de efeito estufa, entre outros, os planos regionais também devem ser vistos. Definição de Área de Influência Direta - AID, Área de Diretamente Afetada - ADA, Área de Influência Indireta - AII, sítio aeroportuário, pólo gerador de tráfego, transportes, meio sócio econômico, educação, demografia. Diagnóstico



- meio físico, ruído e qualidade do ar considerando movimento interno e externo inclusive áreas administrativas, tráfego aéreo e impacto gerado como pólo gerador de tráfego. Contribuição das emissões do aeroporto na qualidade do ar. Ruído - condições acústicas, equipamentos industriais, operação dos aviões em pontos determinados na AID considerando escolas, hospitais, entre outros. Diagnóstico do ADA - detalhar mais os meios físicos, bióticos e sócio econômicos. Análise risco - sitio, rampas de pouso e decolagem, contemplando a metodologia e levando em conta a operação de aeronaves mesmo não sendo competência da Infraero. AIA deve ser compatível com o diagnóstico. Medidas mitigadoras e Planos e Programas devem respeitar as responsabilidades de gestão (Infraero, ANAC, entre outros). Os planos já constam nos sites da Infraero. Monitoramento deve permitir o acompanhamento inclusive dos indicadores de desempenho. O Termo de Referência foi entregue à Infraero em 04/12/06. Em janeiro a Infraero pede 6 meses para apresentar o estudo. Foi feita inspeção recentemente e será dado um ano para a apresentação do EIA/RIMA.

Engº Edgard Brandão Junior (Superintendente Regional da Infraero): Informa que a Infraero discute com a PMSP desde 2002 para saber se a competência é da PMSP ou do Estado. A Infraero é um órgão público e o edital já está quase pronto. O processo licitatório é de contratação de EIA/RIMA. A verba é de R\$ 411.000,00 com o prazo de 510 dias sendo 110 dias para preparar o estudo e mais 360 dias pra o estudo propriamente dito. Provavelmente a publicação será ainda esta semana. O Aeroporto foi instalado antes da ocupação e os impactos não são somente no entorno. A licitação pode ser contestada. Há diferença entre construção nova e reforma. As obras já foram até embargadas pela PMSP. Já houve 12 reuniões com o Prefeito. A parte técnica da Infraero não pode se misturar com o acidente. A Infraero não vai se omitir e a operação do Aeroporto não é da Infraero. Ela só dá infra-estrutura para funcionamento.

Antonio Cunha Heitor (Entidade Ambientalista): Em 1992 junto com o Movimento Defenda São Paulo iniciou movimento para condenação da operação do Aeroporto de Congonhas. Em 1997 iniciou-se as obras do edifício garagem. Conseguiram obstacular algumas ações, porém, o aeroporto tornou-se o mais movimentado do Brasil. Trata-se do



aeroporto mais perigoso do mundo com várias mortes nos últimos 10 anos. Com a Câmara Municipal foram feitos estudos sobre o volume 14 da Organização Mundial de Aeroportos entre outras leis. Foi feito estudo sobre as irregularidades do aeroporto que é um projeto com vários erros e ultrapassado. Problemas detectados: falta de área de escape, pista construída em platô, falta de área envoltória funcionando como um porta aviões, pistas curtas e estreitas, falta de espaço entre as pistas, proximidade da área urbana da pista secundária, linhas de transmissão, hangares, falta de pista de taxi, término das pistas em barranco. As pistas foram reformadas, mas não pode operar em época de chuvas, tanques de combustíveis próximos a áreas residenciais. Este Termo de Referência está completamente errado, pois apenas minimiza a questão da segurança, por isso fez relação de sugestões, que passou à mesa para leitura posterior.

Paulo Jorge Figueiredo (Entidade Ambientalista): Relatou algumas questões referentes a Poluição Aérea no Aeroporto de Congonhas. Nunca imaginou que tivesse que criticar um Termo de Referência. Acha que essa discussão deveria ocorrer há 25 anos atrás. Quanto à poluição, poucas vezes a operação desses motores são apresentadas a população no aspecto ambiental. Emite Nox combinado com hidrocarbonetos que formam O₃ que prejudica a saúde da população. Dificilmente se consegue separar a poluição aérea numa cidade como São Paulo, devendo fazer uma avaliação de todas a região metropolitana, pois os aviões ficam circulando sobre a cidade e as cidades vizinhas. Um motor de avião consome 600 litros. As 600 operações de pouso, decolagem e taxiamento que ocorrem em 10 minutos equivalem a 467.532 automóveis por 10 minutos a 10 km/h ou a 4.675.320 automóveis por 1 minuto. Este é um cálculo preliminar que deve ser observado quando se fala no impacto ambiental.

Paulo Bastos (Entidade Ambientalista): Comenta que o aeroporto foi inaugurado em 1930 a 25 Km do centro urbano de São Paulo. O raio urbano era de 12 Km. Em 1951 já se estudava um novo aeroporto o que indica que já havia preocupação com a operação do aeroporto. Em 1960 inaugura-se o Viracopos. Em 1985 há limitação ao porte de aviões em Congonhas.



Se começarmos criticar o aeroporto, vamos criticar o que já se fala há tempos. Que o aeroporto não deve permanecer em um grande centro.

É impossível morar próximo ao Aeroporto, onde a cada 2 minutos o ruído impede ouvir a TV. Fora o tráfego do entorno e os engarrafamentos. Quanto a poluição o Paulo Figueiredo já abordou. A garagem outra. Ainda mais veículos sendo um pólo gerador enorme. Um artefato como esse deve estar fora dos grandes centros. Em outros países eles forma removidos e facilitado o transporte público para acesso. As discussões têm que ser sistemática e não isoladas como está sendo feita. O TR deve partir do porque se negar alternativas para manter o Aeroporto em São Paulo

Heitor Marzagão (Movimento Defenda São Paulo, CONSEMA e CADES): É a primeira vez que um TR é debatido e isso deve ser uma prática, pois é aí que se obriga o empreendedor a cumprir uma obrigatoriedade. O aeroporto modificou muito em prejuízo da população do entorno. O passivo ambiental deve ser considerado, o licenciamento é onde a interferência deve existir. Deve se ter uma análise das políticas públicas, pois deve encabeçar o TR. Como podemos opinar se a Infraero nos diz o que pretende fazer? As questões dos impactos cumulativos na vizinhança também devem constar da TR.

Conclusão: O aeroporto cresceu, a cidade também, e deve haver uma linha de corte.

Carlos Bocuhy - CONSEMA: Três áreas são impermeáveis : Energia, Transporte e o Transporte Aeroviário. No caso da questão aeroportuária, estamos muito aquém da questão rodoviária. Se o EIA é prévio, estamos em uma fase póstuma no caso da Infraero. Não consigo fazer uma EIA se não considerar a saúde das pessoas, a proteção ambiental e a proteção da vida. A questão do EIA incorporar as questões de impactos sinérgicos deve constar do TR, considerando o tráfego pretendido. Outra questão é a democracia nas Agências Reguladoras que permitiria a discussão da matriz aeroportuária

As discussões estão sendo gravadas pelo PROAM e constará de documento que será entregue até 01/10 à SVMA.



Élcio Soares (Representante de Guarulhos): Estou aqui para que vocês conheçam um pouco do Aeroporto de Guarulhos. O Aeroporto também está no centro da cidade. As reformas prevêem ampliação com construção da terceira pista, em local que não é só favela como diz a imprensa.

Lígia Horta (Associação Moradores de Moema - AMAM): Há 20 anos se luta contra o barulho de Congonhas. Quando o Aeroporto foi construído não se imaginava que o movimento seria tão grande. O que se reivindica é pelo menos o sossego noturno. Ainda se ouve o ruído dos aviões que decolam de Guarulhos e que a rota é sobre a cidade. Reivindica que o Aeroporto encerre às 20 horas e reabra às 06:00 horas. Após, a ANAC bagunçou tudo, ninguém respeita horários.

Em julho foi concedida uma liminar que garante o repouso noturno a ANAC entrou com recurso para cassar a liminar. Não sabemos quanto tempo vamos manter isso.

Cristina Antunes (SAJAP): O EIA parte do princípio que o aeroporto vai permanecer no mesmo local. O que vai acontecer se ao final do estudo se constatare a impossibilidade de operação do aeroporto.

Como se pode assegurar os compromissos assumido pelo EIA/RIMA? Como são distribuídas as responsabilidades de fiscalização, no caso de aprovação do EIA/RIMA.

Em 510 dias a cidade continua se transformando e o aeroporto funcionando. O que se pode acreditar de tudo isso? A exemplo do Rodoanel foi descumprido o acordo. Da parte da PMSP, quem administra o cumprimento do EIA/RIMA?

Márcia Vairolett (Assoc. Seg. Butantã / V. Sônia): Comenta sobre a função das Agências Reguladoras - representam mais a sociedade civil do que o Estado - Assim cabe a ANAC a discussão que estamos tendo aqui hoje.

A INFRAERO preocupou-se com a aparência do aeroporto, mas negligenciou a segurança. Não é possível que a Infraero se considere acima da lei.



Luiz Pereira (morador, trabalha na Faculdade de Medicina da USP): Necessidade de estudos epidemiológicos para avaliar se o risco da população do entorno adoecer é maior do que da população em geral. Se fala das contaminações de Cubatão, V. Carioca, porque não falar na avaliação dessa população que sofre com a operação do aeroporto.

Iara Toledo (SOS Mananciais): Apresentação: Precaução: Aquecimento Global e irreversível. Contribuições: Equilíbrio, minimizar transito, efetuar estudos precisos nas AID e All....

Sr°. Nogueira (Entidade Ibioca Nossa Casa na Terra): A tragédia da Tam foi anunciada muitas vezes, isso não se repetirá se for priorizada a segurança e não o fator comercial. As tragédias são conseqüências da má Gestão publica. Cargos e funções técnicas são preenchidos por pessoas desqualificadas.

Eduardo Raccioppi (Aruanda Ambiente): Os cidadãos que pagam os impostos tem que ter oportunidade de discutir a governança. A tragédia aeronáutica foi apenas uma que representa um risco. O único processado é um gerenciador de prostituição. Esta é uma cidade onde um indivíduo leva 2 horas para ir de um lado para outro. Temos que pensar se o que estamos fazendo é suficiente para mudar a história.

Em algum momento se pensou que a população é que paga por interesses econômicos. Quem ganha com isso é quem permite que isto continue.

Está para se aprovar uma minuta de Lei que permite que a população da Billings cresça 3 vezes nos próximos anos.

Walter Guimarães Maffra (morador): Em 2006 a Tam e a Gol cresceram mais que os bancos. A euforia na procura do lucro deu no que deu, resultando na tragédia que aconteceu. O futuro do aeroporto de Congonhas é um futuro que não tem futuro. A exemplo de outros países, o Brasil precisa de transporte aéreo, mas temos que ter consciência que um aeroporto urbano não é mais cabível. Em 3 anos a Alemanha vai desativar seus aeroportos urbanos.

De imediato sugiro a redução dos vôos de Congonhas.



Luiz Henrique Werneck de Oliveira (Zukunft Consultoria): Algumas constatações: As cidades crescem e se não há controle os aeroportos são engolidos pelas cidades. Fiz estudos de vários aspectos dos impactos gerados as grandes cidades. Quanto a segurança foi constatado que a maioria dos acidentes ocorre mais nos países pobres, até 2 Km da pista do aeroporto. O líder no ranking de acidentes que afetou o entorno é Congonhas. O fecho da pesquisa é que o aeroporto não pode mais deixar de olhar para seus vizinhos. São poucos aeroportos fechados pela população, mas as cidades não deixaram de existir por isso.

Lauro Paes (Conselheiro CADES): Comenta que um EIA feito em 510 dias e a 411.000,00 não será feito. Em Ribeirão Preto uma EIA custa acima de 5 a 7 vezes esse valor. Um EIA deve levar em conta muitos aspectos, portanto todas as pessoas que opinaram aqui devem ser levadas em conta.

Arlindo C. Oliveira (morador): Porque não se faz um estudo para desativar gradualmente o aeroporto? Porque não gastar dinheiro otimizando Viracopos ou Guarulhos? Porque não construir um aeroporto em outra área e não permitir a ocupação do entorno?

Engº Edgard Brandão Junior (Superintendente Regional da Infraero): Com relação á operação do aeroporto, deve-se cumprir a legislação.

Com relação a questão ambiental concordo com a fixação de horário. As licitações são publicas e o Edital está disponível no site da Infraero. A Infraero não fez reforma só em Congonhas, mas também em Guarulhos enfatizando a segurança.

Acho pertinente a colocação quanto ao valor da licitação, seguirmos as estimativas ou preço.

A Infraero cuida da infraestrutura para viabilizar o funcionamento do aeroporto, porem quem cuida da operação é a ANAC.

Regina Barros (Diretora do Departamento de Controle Ambiental da SVMA): O licenciamento municipal é resultado de uma discussão na Câmara Municipal que gerou um relatório. A Infraero apresentou um plano de desenvolvimento aeroportuário. O Estado se



manifestou dizendo que estava dispensado do licenciamento ambiental, pois os impactos seriam locais, a Infraero apresentou o plano à SVMA, que entende necessário em EIA para o licenciamento das obras.

O passivo ambiental entra no EIA como diagnóstico. E sendo o EIA um instrumento de Gestão vai permitir a SVMA conhecer o aeroporto e seus problemas para apontar as medidas necessárias. Permitirá o acompanhamento das operações.

Os estudos epidemiológicos podem ser contemplados no TR, pois estamos aqui para ouvir. O monitoramento será de qualidade do ar e ruídos caso o projeto venha a ser aprovado.

O processo de licenciamento já existia antes do acidente e a demanda do aeroporto é crescente.

Quanto a desativação do aeroporto, o EIA terá que avaliar essa possibilidade. Quanto aos riscos o TR tem um item específico para esse tema.

Eduardo Jorge (Secretário do Verde e do Meio Ambiente): Agradece a presença de todos e dá por encerrada a Audiência Pública.

E eu, Helena Maria de Campos Magozo, Coordenadora Geral do CADES, lavrei esta Ata, que segue por mim assinada. São Paulo, 05 de setembro de 2007.

Helena Maria de Campos Magozo
Coordenadora Geral do Conselho Municipal do
Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES