



ATA DA 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA
EIA-RIMA DO AEROPORTO DE CONGONHAS
REALIZADA EM 29/01/2009

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Eu sou Helena Maria de Campos Magozo, sou Coordenadora do Conselho Municipal do Meio Ambiente. Nós vamos dar início à Audiência Pública que tem como objeto discutir questões relacionadas ao licenciamento ambiental do Aeroporto de Congonhas. Estão fazendo parte da Mesa, e vão se integrar à Mesa, o Presidente do Conselho Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, CADES, o Secretário Municipal do Verde e Meio Ambiente, Sr. Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho, a arquiteta Regina Luisa Fernandes de Barros, diretora do Departamento de Controle Ambiental da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente. O Secretário Eduardo Jorge vai fazer a abertura do evento, mas primeiramente vamos chamar para compor a Mesa, representando o empreendedor do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental para o Aeroporto de Congonhas, o Sr. Willer Larry Furtado, representante da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária da Infraero, e também da Infraero, área de Meio Ambiente, o Sr. Álvaro Eduardo Valente. E também para compor a Mesa, representando a equipe responsável pela elaboração do estudo de impacto ambiental e relatório de impacto ambiental, EIA-RIMA, o Sr. Ricardo Vale Pinto Coelho, representante da empresa VPC Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo. Antes do Secretário dar início ao evento, eu vou explicar como é o funcionamento da audiência pública, que é guiada por Resolução do CADES. No primeiro momento, depois do Secretário contextualizar esta audiência, nós teremos apresentação do empreendimento pela Infraero, depois a apresentação do estudo de impacto ambiental pela empresa encarregada disso, contratada pela Infraero. Antes de começarmos a falar, já estão abertas as inscrições naquela mesa do canto, para as pessoas ou entidades que queiram se manifestar. As pessoas ou entidades e também autoridades presentes podem se inscrever até o final da apresentação do estudo de impacto ambiental. Vamos, no final, receber o número de inscritos e pelo número de inscritos nós pactuamos um tempo de manifestação de maneira que todos possam participar e de maneira organizada e que não fique interminável. Vou começar o nosso evento pedindo para que o Secretário Eduardo Jorge se manifeste sobre o contexto desse empreendimento a que se refere. A título de informação a audiência pública está sendo



gravada e será transcrita e é um documento público, disponível aos interessados, no caso, no Conselho Municipal do Meio Ambiente. E o EIA-RIMA, além da exposição que foi amplamente anunciada na Secretaria e por Internet. Desde que nós recebemos em 05 de dezembro de 2008, e também está disponível ali para qualquer dúvida pontual que os senhores queriam consultar. O Secretário pede para repetir que está disponível na Internet, que eu já tinha me referido. Vai haver uma transcrição e uma documentação pública dessa audiência. Tem a palavra o Secretário Eduardo Jorge.

SECRETÁRIO EDUARDO JORGE – Boa noite a todos. A Prefeitura de São Paulo fica satisfeita pela presença tão expressiva de cidadãos e cidadãs que querem dar sua contribuição para a administração e a convivência na cidade de São Paulo. Nós estamos, nesse momento, numa audiência pública muito especial para a Secretaria do Verde do Meio Ambiente. A secretaria vem fazendo e aumentando muito o número de audiências públicas, inclusive quando a lei não obriga audiência pública a Secretaria do Verde vem fazendo apresentações públicas. Em outros casos, como esse, obriga audiência pública com um ritual determinado. Em outros casos, quando a audiência pública não é obrigatória, a Secretaria criou, de 2005 para cá, o instrumento da apresentação pública de obras privadas e públicas, e faz usando o mesmo ritual da audiência pública. Isso é muito importante porque abre a participação da sociedade e dá mais segurança para os técnicos do departamento do DECONT, que é comandado pela Regina, e para os conselheiros do Conselho Municipal de Meio Ambiente que têm a obrigação de dar seu parecer técnico sobre audiências desse tipo. Mas como eu disse, no meio de todas essas audiências públicas que aumentaram muito o número na cidade de São Paulo, essa realmente é uma audiência pública muito especial. A Prefeitura de São Paulo tem consciência da importância do Aeroporto de Congonhas para o desenvolvimento da nossa cidade; o papel econômico e social que ele vem desempenhando em todos esses anos na cidade de São Paulo, a importância desse equipamento, que é hoje o aeroporto de maior frequência em viagens em todo Brasil, para a cidade de São Paulo, para o Estado de São Paulo e para o nosso País. Por isso, desde o primeiro minuto, esse governo tem tido uma relação muito responsável com o aeroporto, participou do processo todo, a secretaria principalmente coordenado pelo ex-secretário Dr. Antonio Arnaldo, recentemente falecido, participou de todo processo das reformas em relação ao estacionamento, por exemplo, e outras do acesso ao aeroporto. E a Secretaria do Verde, desde o começo do governo, procurou esse aeroporto e também o Aeroporto Campo de Marte que está sofrendo



grande processo, estão correndo os prazos, para que houvesse uma licença de operação, já que o aeroporto está instalado há muitos anos. No caso, a Secretaria do Meio Ambiente quer uma licença de operação; um instrumento de gestão para que, exercendo seu papel de órgão local do sistema de meio ambiente do Brasil, do lado do governo estadual e do governo federal, possa fazer o trabalho de monitorar um equipamento tão importante como esse, para a economia e para a sociedade toda do Brasil. Esse instrumento, a licença de operação não existe; não existindo fica muito difícil que a órgão de meio ambiente local possa ter parâmetros para aprovar, cobrar, fazer advertências, multar e ter um diálogo institucional regulado e podendo ser acompanhado pela sociedade de forma transparente. Isso é muito ligado ao próprio histórico desse setor. No Brasil inteiro as ligações com o setor civil ao mesmo tempo de ligações muito íntimas com a estrutura administrativa militar do país, que pela história do Brasil, nós sabemos, durante um bom período esteve acima da lei. Agora, com a volta à democracia de 1988, todos tem que obedecer a lei, inclusive esse setor militar. Mas isso é uma coisa que vai se implantando aos poucos. Assim, não existia a licença de operação, nós queremos a licença de operação. E desde 2005, nós estamos na Secretaria do Verde em diálogo com responsáveis do Governo Federal, e por esse equipamento tão importante para o Brasil, para chegarmos a ter essa licença de operação que vai ajudá-los e a nós também. Já em 2006, a Secretaria tinha preparado o Termo de Referência para que eles pudessem elaborar o EIA-RIMA, que é o ponto de partida para se chegar à licença de operação. A Infraero tentou fazer a licitação do EIA-RIMA, mas infelizmente, no final de 2007, não houve um vencedor da licitação para preparar o EIA-RIMA. A Secretaria continuou insistindo que esse mecanismo inicial do processo de licenciamento fosse feito pela empresa, continuamos discutindo com ele em 2008; infelizmente em meados de 2008, como não houve, no nosso ponto de vista, a apresentação do EIA-RIMA num prazo que nós achávamos razoável, a Secretaria foi obrigada a multar a empresa em R\$ 10 milhões, em julho de 2008. Mas, felizmente, a empresa finalmente conseguiu fazer o EIA-RIMA; e fez. Nesse período, conseguiu uma empresa que preparou o EIA-RIMA e, em dezembro de 2008, eles apresentaram o EIA-RIMA à Secretaria de Meio Ambiente, que imediatamente encaminhou para o Conselho Municipal do Meio Ambiente, coordenado pela Coordenadora Helena Magozo; funcionária de carreira da Prefeitura, que disponibilizou para a sociedade para começar esse debate entre governo, empresa e sociedade, coberto pela imprensa, desse equipamento, que é o equipamento mais



importante de aeroporto do Brasil. A Secretaria se apressou em marcar no prazo menor possível, porque nós temos pressa em ter a licença de operação. Então, essa audiência pública foi imediatamente marcada no prazo mínimo, pela própria Secretaria; não foi ninguém que pediu. Foi a própria Secretaria que pediu e marcou a audiência pública, porque se a sociedade civil e se as entidades desejarem, eles podem pedir novas audiências públicas para o processo ser aprofundado, até que se tenha segurança de mandar um parecer do DECONT para o Conselho Municipal de Meio Ambiente, que vai votar a aceitação da licença de operação procurada pela Secretaria do Verde durante todos esses anos. É muito importante, porque existem várias discussões em relação ao aeroporto, inclusive uma hipótese que surgiu, tempos atrás, de uma possível ampliação para garantir a segurança dos vôos; isso não está em discussão. Esse caso é a licença de operação do aeroporto como ele está. Essa é outra discussão. Essa história da desapropriação e ampliação, não é isso que estamos discutindo agora, estamos discutindo o EIA-RIMA e a licença de operação desse equipamento, como ele está lá e como ele pode melhorar para os transportes brasileiros, para a cidade e para a população. Isso é muito bom ter em mente para não desviarmos o foco da discussão. Vou repetir: essa audiência foi pedida pela própria Secretaria do Verde, se for necessário, no prazo de mais um mês, não é isso Regina? No prazo de mais um mês pode-se pedir nova audiência, se alguém se interessar, se alguma entidade se interessar tem que atender os trâmites na Secretaria e dar entrada, depois disso vai para Conselho Municipal de Meio Ambiente, onde vai ser votado. A população pode acompanhar o processo de debate no Conselho Municipal de Meio Ambiente. Portanto, eu acredito que o sistema do meio ambiente brasileiro, que no caso é a Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo, está sendo instrumento tanto para o setor aeronáutico brasileiro como para a sociedade civil, entidades, associações empresariais, parlamentares, e dar transparência ao debate de um tema tão importante como esse. Quero fazer um breve comentário sobre o próprio EIA-RIMA, que já estudei todo, li todo esse trabalho que foi contratado, e vi que pelo menos dois aspectos são muito discutidos e acho importante serem aprofundados. Primeiro, é a questão da segurança propriamente dita, do aeroporto, da população do entorno da cidade; segundo, a questão do ruído, essas duas questões são muito óbvias e tem de ser discutidas e se chegar a um acordo; estão bem estudadas pelo EIA-RIMA. Mas eu ressalto, como responsável pela Secretaria do Meio Ambiente, mais um aspecto que, do nosso ponto de vista, é muito importante, que é a questão da poluição e da



emissão de gases de efeito estufa. O EIA-RIMA aborda também essas questões, mas acho que devemos aprofundar um pouco mais esse aspecto da poluição com repercussões na saúde humana, por um lado, e a emissão de gases de efeito estufa, por outro; são duas coisas diferentes. São emissões diferentes que geram efeitos diferentes. A poluição propriamente dita gera efeitos locais com repercussão na saúde humana, e a emissão de gases de efeito estufa geram repercussões na saúde do planeta, que depois repercutem sobre a nossa saúde, é verdade. Mas são duas coisas diferentes. Acho que esses dois aspectos devem ser bastante aprofundados. As fontes desses dois tipos de emissões são semelhantes; eu ressaltai as principais: o trânsito no entorno de um equipamento tão importante como esse, que é gerado para se chegar lá, principalmente havendo essa doença urbana que é a dependência do automóvel, numa cidade como São Paulo; em segundo lugar, os veículos de apoio nos pátios do aeroporto, que também são importante fonte de poluição e de emissão de gases de efeito estufa, que podem e devem ser equacionados, e principalmente nesse caso, sob o controle da empresa, podem ter uma atuação bastante moderna da empresa; em terceiro lugar, a poluição e as emissões das próprias aeronaves, além da questão da segurança, além da questão do ruído, que são óbvias, eu ressalto a importância e que esses temas sejam aprofundados: a poluição, a emissão de gases de efeito estufa, do trânsito, dos veículos dos pátios e das próprias aeronaves. No caso, por exemplo, da emissão dos gases de efeito estufa, já é uma coisa mais recente o seu estudo, porque a poluição e a repercussão na saúde humana nós já conhecemos. Nós perdemos um ano e meio de vida por causa da poluição dos veículos, aqui em São Paulo. É por isso que a Prefeitura está começando, de forma pioneira e muito corajosa, com todas as dificuldades, o programa de inspeção veicular, o importante é começar. Isso nós já sabemos, porque um ano e meio de vida perdido para quem é jovem, como nós, porque os mais velhos e os menorezinhos perdem três anos de vida; isso já é bem conhecido. Agora, a questão de emissão de gases de efeito estufa, que é mais recente, e a contribuição do setor aeronáutico em relação a essa questão é ainda pouco estudada. Outros setores até já estão avançando na sua adaptação à necessidade de diminuição de gases de efeito estufa. O setor das aeronaves não, no mundo inteiro. Hoje, estudos do IBCC mostram que esse setor da aviação no mundo inteiro já é responsável por cerca de 3% das emissões de gases de efeito estufa no mundo inteiro. E, em 2040 e 2050, pode chegar a 8%. Aqui em São Paulo, que é cidade que tem um inventário bem feito, foi concluído em 2005, esses 3% ou 3,5% que é o padrão mundial de



contribuição do setor aeronáutico para o aquecimento global, corresponde ao que tem no nosso inventário. Então, São Paulo está na média mundial. Com essa tendência, se esse setor não se modernizar como outros setores da indústria e do comércio estão procurando fazer para contribuir nessa luta contra o aquecimento global, que é a crise social e ambiental mais grave que a humanidade já se defrontou, eles vão passar de 3,5 ou 4% para 8%. Portanto, a responsabilidade e a necessidade desse setor tão importante para as comunicações, para a paz, para a relação entre as nações no mundo inteiro, que é o setor de transporte por avião, não pode esquecer dessa questão. O aquecimento global é a crise social e ambiental mais grave, e ninguém pode ficar à margem de equacionar e de ajudar a humanidade nessa questão. Assim, a Secretaria de Governo insiste nisso, que tanto a empresa quanto a sociedade não percam de vista esses três questões: poluição do entorno, poluição do pátio, poluição das aeronaves, emissão de gases de efeito estufa no pátio, das aeronaves e do entorno, de tudo. Feitas as considerações iniciais, passo a palavra de volta a nossa Coordenadora Helena Magozo, que vai explicar como os empreendedores vão fazer a exposição para todos nós, depois seguir com a fase de debates.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Eu vou reiterar que as inscrições para manifestações estão abertas, numa mesa ali do lado, para os interessados. Vamos começar com a exposição pedindo a fala do representante da Infraero, Sr. Willer Larry Furtado.

SR. WILLER LARRY FURTADO – Boa-noite senhoras e senhores, boa-noite Sr. Eduardo Jorge, Secretário Municipal, Sra. Helena Maria Campos Magozo, Coordenadora do Conselho, Sra. Regina Luisa Fernandes, Diretora do Departamento de Controle Ambiental, nosso colega Sr. Álvaro Valente, Sr. Ricardo da empresa VPC Brasil Tecnologia, senhoras e senhores. Primeiramente, quero agradecer as palavras do Secretário que muito bem historiou em breves palavras esse histórico de relacionamento do Aeroporto de Congonhas. A Infraero tem oportunidade de apresentar esse estudo, que é pioneiro, um equipamento que tem 76 anos de serviço na cidade de São Paulo. O Secretário bem ressaltou, mas gostaria de dizer, até para fazer justiça e honrar os homens, os profissionais que trabalham na área, as empresas, as organizações e a própria Infraero nunca esteve e nunca estará acima da legislação e da lei. O setor de aviação civil é um setor de constantes desenvolvimentos tecnológicos, e por esse motivo,



justamente por isso, que nós estamos, e sempre estivemos junto com os órgãos reguladores e normativos para apresentar estudos, soluções e alternativas para mitigar a atividade aeronáutica. Além da legislação brasileira, ao longo dos anos, historicamente, o setor sempre foi normatizado e regulado por órgãos federais e organismos internacionais. Então, vou fazer uma breve apresentação e o debate provavelmente será longo e o apresentador do EIA-RIMA entregará mais detalhes para ser discutido. A Infraero hoje, é uma empresa presente em todo Brasil. Somos compostos de 08 superintendências regionais, 67 aeroportos, sendo 32 internacionais, 80 estações de navegação aérea. Nós somos, hoje, 11.600 empregados em todo Brasil, tanto no sudeste, com grande concentração urbana, como nos rincões mais longínquos do Brasil. É uma empresa que se tirar a marca do Brasil, vai pontuar e está em todas as posições do Brasil. A política ambiental da Infraero é de minimizar os impactos ambientais decorrentes da operação, administração e expansão da estrutura portuária. A Infraero dispõe de uma política ambiental desde 1995. Existem políticas que estabelecem as estratégias, os objetivos da empresa para planejar, construir e operar suas instalações aeroportuárias em conformidade com as leis e regulamentações nacionais e internacionais. Os programas da Infraero são: licenciamento ambiental, resíduos sólidos, controle da ave-fauna, conservação do solo, recursos hídricos, ruído aeronáutico, conservação de energia, energias alternativas, combustíveis, controle da poluição atmosférica, educação ambiental, treinamento, gestão de informação, prevenção de risco e assessorias estratégicas. O Aeroporto de Congonhas chegou a ser o maior do Brasil, hoje é o segundo do Brasil que ao longo dos anos, atendendo à regulamentação, à normatização dos nossos órgãos e à convivência com a sociedade, algumas medidas foram tomadas e implementadas para reduzir o número de operações em Congonhas. Então, Congonhas hoje é o segundo aeroporto do Brasil, com 13.670 milhões passageiros. É o segundo em aeronaves; ao longo dos anos vem caindo também o número de operação de aeronaves. Nunca é pouco recordar que Congonhas é resultado da pujança econômica da cidade de São Paulo, resultado da atividade econômico de São Paulo. O Aeroporto de Congonhas é administrado, hoje, pela empresa chamada Infraero, mas o Aeroporto de Congonhas é o aeroporto da cidade de São Paulo e do povo brasileiro. A história de Congonhas começa em 1934, com uma enchente que interdita o Campo de Marte por quatro meses. Então, se decide construir um outro local, um outro sítio com função de aeroporto. Em 1936 começa essa forte história de Congonhas que vem a ser Washington Luiz. Na década de 50,



começa a construção do terminal de passageiros, que tinha essa característica toda especial. E Congonhas, durante todas essas décadas, sempre foi um aeroporto com índice, com recordes a nível mundial. Foi o primeiro da América do Sul a ter radar e sempre foi um aeroporto com grande índice de aproveitamento. Em 1981, a Infraero começa a administrar o Aeroporto de Congonhas; constrói um terminal de cargas e faz reformas para adequar operacionalmente o aeroporto e da ampliação das pistas. Em 1985, há inauguração do Aeroporto de Guarulhos. Em 1990, depois de grande crescimento econômico e reformulação das políticas de ligação aos grandes centros urbanos, Congonhas passa a ser o mais movimentado do Brasil. O que vem a ser essas ligações? São ligações com o Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte, Curitiba e Porto Alegre. Em 2003, há o início da última fase de readequação de Congonhas. Foi inaugurado em 2004, as novas salas de embarque, pontos de embarque, a inauguração do edifício-garagem em 2005. Hoje, operam em Congonhas 26 empresas aéreas, regulares e não regulares, 41 lojas de serviços, 15 bancos, 06 locadoras de veículos, empresas de turismo, sala vip e serviço de táxi. Gera 16 mil empregos diretos e 48 mil empregos indiretos. As obras realizadas em Congonhas estão em destaque em cinza; a área vermelha foi preservada com as características arquitetônicas originais do aeroporto. O aeroporto da maior cidade do Brasil, a maior economia do Brasil e uma das maiores cidades do mundo, antes das obras tinha essas condições: eram 04 pequenas salas de embarque para atender os embarques. Hoje o aeroporto tem uma sala com 12 pontos de embarque, com conforto e segurança para os usuários, os formadores de opinião, e para as pessoas que fazem negócio em São Paulo. O desembarque anterior tinha 03 esteiras pequenas, 02 pequenas salas de circulação. Hoje, o desembarque atual tem 05 esteiras de bagagem, boa iluminação, circulação e facilidade para os usuários do aeroporto. O edifício-garagem ficou muitos anos numa área, que ninguém entendia o que era aquilo, das dificuldades que tinha para fazer empreendimento que gera receita, negócio, conforto, e apresentar a maior cidade do Brasil dignamente. Nos cruzamentos existentes aqui na 23, nessa região. Esse daqui trata-se do sistema viário que não existiam, as passagens subterrâneas. Isso era o sistema viário em 2002, isso é o sistema viário em 2008/2009 com restauração de toda arquitetura original do aeroporto dos anos 50. Ao longo desses últimos anos, a Infraero fez um investimento total de quase R\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões). O aeroporto está inserido na maior cidade do Brasil, uma das maiores cidades do mundo, uma cidade internacional. Uma cidade que recebe 10 milhões de



visitantes/ano, entre os que vêm a negócios e a lazer. E os que se hospedam na rede hoteleira de São Paulo, 73% são brasileiros. Do total de turistas que a cidade recebe: 50 vêm a negócios, 35 para o lazer e 15 por outros motivos. A cidade de São Paulo é considerada a capital sul-americana de feira de negócios, realiza 90.000 eventos por ano, que gera 1 evento a cada 6 dias, cerca de 500 mil empregos diretos e indiretos, 120 das 160 grandes feiras do Brasil; 1 feira de negócios a cada 3 dias, 75% do mercado brasileiro de negócios. Movimenta 29 mil empresas expositoras. A cidade é sede do Grande Prêmio do Brasil de Fórmula I, da Corrida de São Silvestre, Salão do Automóvel, entre outros. São Paulo tem 410 hotéis e 42 mil apartamentos disponíveis. Cultura e lazer. A oferta turística da cidade totaliza 280 salas de cinema, 88 museus, 27 eventos culturais e 41 festas populares. São Paulo é a segunda maior cidade em número de restaurantes do mundo. A riqueza produzida em São Paulo equivale à duas vezes a que é produzida na região Norte, e 94% do PIB de todos os estados do Nordeste. É o terceiro maior PIB do país, segundo o IBGE, o maior PIB da União seguido pelo Estado de São Paulo. Sede de 38 das 100 maiores empresas privadas de capital nacional. O Aeroporto de Congonhas é um elemento, um componente urbano responsável pela pujança de São Paulo. Então, o aeroporto é o que é, e a cidade é o que é também por causa desse equipamento. É um equipamento que está intimamente ligado com a economia, com a atividade, com o vigor de São Paulo. Amanhã, teremos a visita do comitê da FIFA, para estabelecer as cidades sedes da Copa do Mundo de 2014. Os aeroportos são elementos fundamentais para isso. Tanto Congonhas, como Campo de Marte, como o Aeroporto de Guarulhos e Viracopos. As grandes metrópoles não existem sem aeroportos, e um conjunto de aeroportos. Eu passo agora a palavra para o colega dar continuidade à apresentação.

COORDENADORA HELENA MAGOZO - Agora passamos a palavra para o Sr. Ricardo Vale Pinto Coelho, representante da VPC Brasil – Tecnologia Ambiental e Urbanismo. Reitero que as inscrições para as manifestações continuam abertas ali na mesa ao lado.

SR. RICARDO VALE PINTO COELHO – Sr. Secretário, demais componentes da Mesa, senhoras e senhores, boa-noite! Quando nós encerramos a etapa de contratação da VPC Brasil, no processo administrativo de licitação, imediatamente após, nós constituímos a equipe técnica para a elaboração desse projeto. Em nossa primeira reunião técnica, de uma equipe grande, porque o tempo era exíguo como explicarei daqui a pouco, eu informei à equipe que tinha para eles um enigma. Esse enigma vinha embrulhado em



incertezas, e essas incertezas estavam condicionadas em dúvidas. E eu explico isso melhor: um processo de licenciamento ambiental, principalmente de um novo empreendimento, passa por um requerimento de licenciamento ambiental junto ao órgão ambiental que, ao solicitar alguns estudos, emite uma licença prévia. Essa licença prévia vai dizer se esse tipo de empreendimento; vejam bem do que estou falando, de um empreendimento novo. Se esse tipo de empreendimento pode ser instalado naquele local. Passada essa etapa da licença prévia, novos estudos são realizados, vamos à licença de instalação e depois vamos para a última etapa, que é a licença de operação, que é quando o órgão ambiental licenciador autoriza o funcionamento do empreendimento. Eu digo enigma, dúvidas e incertezas, porque nós fomos contratados para fazer um estudo de impacto ambiental de um equipamento em operação, e isso não é comum. Não é o corriqueiro no mercado. E eu, particularmente, como técnico, afirmo que a Secretaria do Verde do Meio Ambiente foi muito feliz em solicitar esse tipo de estudo para a Infraero, porque os empreendimentos de grande impacto ambiental são os que requerem os estudos mais aprofundados. Nesse caso específico, estudo ambiental mais aprofundado é exatamente o EIA/RIMA. Repito, é o estudo que cabe exatamente numa situação como essa do Aeroporto de Congonhas, que é um equipamento de 76 anos em operação. Nós reunimos a equipe, tivemos que detalhar muito bem uma metodologia, porque um instrumento como o Aeroporto de Congonhas, que receberia a nossa atenção para o desenvolvimento desse trabalho, não poderia se pensar em fazer nada em tão pouco tempo que nos foi dado. Buscamos de todas as formas o desenvolvimento de uma metodologia. Onde nós entendemos tecnicamente que é um estudo que deveria levar 8, 10 e até 12 meses para ser elaborado, nós tivemos 90 dias. Aceitamos o desafio e, sem saber que era impossível, fizemos. Difícil! Uma carga de informação muito grande, envolvendo uma equipe técnica muito maior do que o normal para esse tipo de estudo. E a equipe, obviamente, começou a questionar as nossas necessidades para atender essa metodologia. E nós temos, e isso foi fornecido no processo licitatório, quando fomos contratados, e foi fornecido para a Infraero pela Secretaria do Verde, um Termo de Referência, que é um instrumento norteador do desenvolvimento de todo nosso trabalho. Todo o nosso trabalho que tem como base aquilo que foi solicitado nesse Termo de Referência. Muito importante quando o Sr. Secretário fala que nós estamos aqui para discutir o estudo de impacto ambiental do Aeroporto de Congonhas, como ele se encontra hoje. Nós não trabalhamos, sob hipótese alguma, poderíamos fazer isso, por especulação



ou sobre informações não-oficiais. Então, esse instrumento foi estudado na forma e no formato que ele se encontra hoje, e paralelo a isso, para atender nossa necessidade de desenvolver um trabalho com rapidez e buscando o máximo de aprofundamento possível. Uma outra necessidade era uma boa base cartográfica em que pudéssemos estudar todo o Aeroporto de Congonhas e o seu entorno. Também uma dificuldade que o tempo disponível não nos permitia ter. Nós tentamos, e não faltou boa vontade por parte da Regina em nos ajudar a conseguir isso, junto à Prefeitura. Porém, o Decreto do Município 48488, se não me engano, só autoriza que a Prefeitura libere sua base cartográfica através de um convênio. Então, a Infraero teria de fazer um convênio com a Prefeitura para receber essa base cartográfica. Não existia tempo para isso. Conseguimos imagens de satélite muito recentes, o que nos ajudou muito. Então, explicando para vocês todas as nossas limitações de um trabalho inicial: nós conseguimos, num prazo de 90 dias, entregar à Regina e à Secretaria do Verde do Meio Ambiente, os estudos que eu passo a apresentar agora um resumo dele. O objetivo é identificar os principais impactos causados por essa entidade, por esse equipamento nas áreas de influência e propor adequação do aeroporto de forma a regularizar a situação. Esse é o objetivo principal. Volto a repetir, o aeroporto exatamente do jeito como ele está hoje. Nós não tratamos com informações que não são oficiais, todos os dados informados têm a sua origem e seu caráter oficial. Conforme eu falei, é um trabalho de EIA/RIMA, que inclusive, por força de legislação, exige uma equipe técnica multidisciplinar, que trabalha de forma interdisciplinar. Normalmente para um período, num equipamento como esse, um EIA/RIMA, se nós tivéssemos um período de 10/12 meses, nós trabalharíamos com 8, 10 no máximo 12 profissionais. Nesse caso específico, foi alocada uma equipe técnica de 24 profissionais nas diversas áreas do conhecimento, e que são inerentes ao equipamento. Na área da Biologia, temos a bióloga Carolina, Humanística, Exatas; tem de tudo. Nós não poderíamos fazer um trabalho desses, não poderíamos elaborar um trabalho desses, se não fosse por obediência a um rigor legal muito grande. Confesso que fiquei surpreso, com a quantidade de leis, normas, instruções, resoluções que norteiam o tema. Eu acho que seria improdutivo ficar falando de cada lei, do que se trata, mas de qualquer forma, todas elas estão elencadas no trabalho, no EIA que é disponível à população. Mas eu cito a legislação ambiental e sua fundamentação constitucional, principalmente no artigo 225. O licenciamento ambiental. A legislação que trata de unidades de conservação e na legislação setorial, as leis da constituição, das leis estaduais que trata de fontes de



poluição, água, ar, fauna, resíduos sólidos, uso e ocupação do solo. A legislação específica para o setor aeroportuário, onde a lei federal define competências. A legislação aeroportuária do código brasileiro de aeronáutica, a legislação aeroportuária e aí nós entramos especificamente no trabalho. Eu vou, de forma rápida, falar do transporte aeroviário, que eu acho que é importante, porque nós não podemos analisar o aeroporto de São Paulo / Congonhas como sendo algo isolado. Ele faz parte de um conjunto, ele é uma árvore numa floresta. Eu acho que é muito importante que a gente tenha em mente o que é, de forma rápida, o setor aeroviário no Brasil. Depois, falaremos do empreendimento e dos aspectos ambientais. Em 1927 houve a liberação de serviços para a iniciativa privada. O governo naquela ocasião liberou. Nas décadas de 40, 50 início dos anos 60, houve uma forte expansão com a criação de mais de 20 empresas no setor. Na década de 60 uma crise, uma crise de graves proporções. E até a década de 80 entra a segunda fase da política governamental para o setor, com alguma desregulamentação. Em 1975 criação das empresas regionais, principalmente, para estimular o uso do avião brasileiro, do avião Bandeirante. Ao longo da década de 80, entra a terceira fase de flexibilização tarifária. Em 1991, a globalização, com a quase total redução da regulamentação existente. Como consequência nós tivemos um aumento expressivo no número de empresas aéreas, passando de 17 (1991) para 41 atualmente. Com isso também houve uma oferta muito grande de assentos. Passamos de 22.500.000 por km em 91 para os aproximadamente atuais 63.000.000. Esse é um "slide" extraído do site do Departamento de Aviação Civil que mostra o número de assentos e outras características do setor no Brasil. Nós não poderíamos pensar também num setor que não tivesse um dinamismo muito grande, porque nós somos um país com uma extensão territorial quase que continental. Somos 184 milhões de habitantes distribuídos em 8,5 milhões de km², porém, com uma densidade muitíssimo concentrada na faixa litorânea. Se nós pegarmos do litoral e entrarmos 300 km para dentro, 80, 85% da população mora aí. E nós temos 5.564 municípios. É um setor que historicamente tem muitas dificuldades: dificuldades tarifárias, dificuldade de equipamentos. Quando a gente pensa num equipamento urbano, um aeroporto ou qualquer que seja, tudo aquilo que ele pode oferecer para o setor funcionar de forma efetiva, vem a ser excelente contraponto para minimizar alguns aspectos extremamente adversos que norteiam esse setor. Vamos agora falar do empreendimento, o Aeroporto de São Paulo, Congonhas. Localização no município de São Paulo: Campo Belo. Ele tem uma situação patrimonial de 1.647.000 m², são 164



hectares e uma área construída de 261.000 m². Ele foi inaugurado em 12/04/1936 e em 2008 teve um movimento da ordem de 186 mil entre pousos e decolagens de aeronaves e movimentou quase 2 milhões e meio de passageiros. Possui 2 pistas, de 1940 x 45 m e 1435 metros. Esse gráfico mostra o número de aeronaves e de passageiros, onde a gente percebe uma diminuição, já de 3 anos pra trás, de 2007 para cá, com as novas regulamentações específicas para o aeroporto, onde houve uma diminuição do número de passageiros e uma diminuição do número de aeronaves no Aeroporto de Congonhas, de forma bastante expressiva. Em 2006 foram 231.000 pousos e decolagens e em 2008, número já fechado, número oficial de 186.356, e em passageiros a mesma coisa. Aqui nós colocamos um gráfico que mostra que o verificado, o número real já ficou abaixo daquilo que era estimado para movimento de aeronaves, bem como para passageiros. Na próxima ilustração, temos uma visão do aeroporto, com a rede parada, a pista principal, pista de estacionamento de aeronaves. Esse é um registro histórico, apesar de que o Willer colocou, em minha opinião, fotos bem melhores que as que eu tenho aqui, mas de qualquer forma tem o aeroporto em 1936 e a evolução do aeroporto, até chegar a situação atual, aí ainda o local. Vamos falar agora dos aspectos ambientais que envolvem esse empreendimento. Novamente eu gostaria de ressaltar que o estudo de impacto ambiental e o relatório de impacto ambiental foram desenvolvidos olhando o aeroporto exatamente do jeito que ele é hoje. Todos os aspectos elencados são da situação atual. O nosso trabalho teve um sumário, além das informações gerais de início de trabalho, é assim que ele é dividido: caracterização de empreendimento, o diagnóstico ambiental, impactos ambientais, medidas mitigadoras, planos e programas ambientais, prognóstico ambiental e a conclusão. Para que a gente possa fazer um trabalho como esse, isso é muito importante também para que os senhores tenham uma boa compreensão. Nós estudamos o meio físico, ar, solo, água; estudamos o meio biótico que é ave-fauna, e estudamos o meio sócio-econômico, tudo aquilo que é gerado de emprego, de renda, à população do entorno do empreendimento. Então, para cada meio que é estudado, é definida uma área de influência. O que é essa área de influência? Área de influência para cada assunto, para cada tema abordado, é aquela área que o empreendimento exerce influência e/ou recebe influência dentro dessa área. Nós temos, neste estudo, 3 tipos de área – área de influência indireta, área de influência direta e área diretamente afetada. Área de influência indireta para o meio físico, nós estudamos as bacias do Córrego da Invernada e do Córrego da Traição, afluentes do rio Pinheiros e para o meio sócio-



econômico estudamos o município de São Paulo e a região metropolitana de São Paulo. Na área de influência direta para o meio físico, nós dividimos - pegamos a área aeroportuária e seus sistemas de drenagem; foi um estudo. Para clima e meteorologia nós pegamos 2 km a Noroeste e 2 km a Sudeste, e 1 km a Nordeste e 1 km a Sudoeste, a partir do ponto central do aeroporto. A área de influência direta para o meio sócio-econômico foi uma pesquisa por amostragem, com passageiros e usuários onde foram entrevistados 890 com público interno e 110 com público externo; organizações sociais. E para o meio biótico nós estudamos a partir de um raio de 5 km, a partir do ponto central do aeroporto. Área de influência direta e aspectos do meio urbano, as vias de acesso e sistemas de transporte, as avenidas que aí estão relacionadas, os aspectos do meio urbano do uso e ocupação do solo, os bairros de Moema, Saúde, Itaim Bibi, Jabaquara e Campo Belo. Área diretamente afetada para o meio físico, o sítio aeroportuário. O meio biótico também o sítio aeroportuário. E para o meio sócio-econômico, o sítio aeroportuário, Campo Belo e também Jabaquara, apesar de ali não estar citando. Nesse estudo, nós fazemos uma análise de risco. Todo o sítio aeroportuário é investigado sob a ótica de uma análise de risco. Essa análise de risco foi feita em obediência à legislação da CETESB, e nós também fazemos uma análise preliminar de perigos e uma análise de vulnerabilidade onde quantifica-se e qualifica-se o tipo de risco, o tipo de perigo. É importantíssimo deixar ressaltado, Sr. Secretário, eu gostaria de deixar claro que no estudo ambiental é feito análise de risco, de riscos ambientais, não se entra na questão de risco aeronáutico. Isso é uma outra questão, isso não é uma questão ambiental. O nosso trabalho dentro da área ambiental buscou e focou aí, onde a caracterização do risco ambiental no contexto aeroportuário são os planos de emergência, de emergência aeronáutica, emergência médica, materiais perigosos, desastres naturais e instalações e edificações. Um plano de contingência para emergências ambientais, o programa de prevenção de riscos ambientais, o programa de gestão de resíduos sólidos, e o plano de rádio proteção. Impactos ambientais. Agora, já começamos a entrar naquilo que é o foco real do estudo, do trabalho. É o quanto, como, de que forma esse equipamento urbano, o Aeroporto de São Paulo/Congonhas tem impacto. Vale ressaltar que impacto nem sempre é negativo. O impacto pode ser negativo e positivo, dependendo do que estamos falando. Impactos no meio físico, geração de fluentes, nós temos medidas para cada impacto que são recomendadas no caso de geração de fluentes. Melhorar as condições de pré-tratamento dos esgotos industriais. Após tratá-los, lançar os efluentes na rede pública de



esgoto. Outro impacto: contaminação do solo e das águas por hidrocarbonetos e outros produtos químicos. Pedir um plano de gerenciamento de riscos é rotina periódica de treinamento de funcionários e terceirizados. Impactos no meio físico ainda, emissão atmosférica proveniente das atividades do aeroporto. Medida: criação de normativas. Normas internas da Infraero específicas para esse tema. Medidas: Criação de Normativas - Normas internas da Infraero específicas para esse tema. Pesquisar a possibilidade do uso de fontes alternativas de energia; implantar programas visando à redução de emissões (internas); monitoramento da qualidade do ar através da Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente e programas de redução em parceria com o Poder Público. Impactos no meio físico: riscos de acidentes com aeronaves causados pelos obstáculos presentes na área de abrangência da zona de segurança do aeroporto. Medida: revisar a lei de zoneamento; revisão do Plano Diretor do Município; redução do número de vôos e fiscalização pública efetiva sobre novos empreendimentos. Ainda impactos no meio físico: ruídos gerados pela operação aeronáutica. Estabelecimento de política operacional mitigadora de ruído; estabelecimento de estudos visando à otimização e à redução dos horários de operação do solo; redução do movimento de aeronaves; programa de monitoramento periódico mensal, contínuo dos níveis de ruído; manutenção das aeronaves e instalações adequadas para esse fim; regulamentação da atividade através de horários e procedimentos; limitação do uso do som de alto-falantes ao indispensável; uso de maior número de alto-falantes pequenos com volume reduzido, introdução do uso de placares e monitores como fonte principal de informações. Vejam bem, essas são medidas propostas. A Secretaria do Verde quando recebe um documento como esse, um estudo como esse, passa, após audiência pública, por uma análise criteriosa onde ela pode pedir complementação do estudo, complementação de medidas e outras ações que possam vir a somar naquilo que já estamos recomendando. Ou seja, esse estudo não é um fim em si mesmo, ainda muita coisa pode ser complementada e incrementada. Impactos no meio biótico: acidentes provocados pela colisão entre aeronaves e aves. Medida: ampliar, intensificar e adotar constantemente as medidas elaboradas para o Plano de Manejo do ponto; implantar um programa de educação ambiental e campanhas educativas de não alimentação de animais no sítio aeroportuário. Impactos no meio sócio-econômico: demanda por estacionamento de veículos excede a capacidade do aeroporto. Medida: ampliar a oferta de vagas no estacionamento e incentivar a utilização de transporte público e/ou semi-público. Congestionamento de



táxis: incentivar o transporte público realizando sua melhoria; estabelecer ligações entre o aeroporto, linhas de metrô e trens metropolitanos; viabilizar a construção de estacionamentos remotos para automóveis com serviços de vans. Impactos no meio sócio-econômico: tráfego gerado nas vias do entorno provocado pela demanda aeroportuária. Medida: viabilizar planos governamentais para transporte alternativo e expandir a capacidade da malha viária no entorno do aeroporto. Geração de resíduos sólidos: atualizar o plano de gerenciamento de resíduos sólidos; manter e aprimorar o programa de gerenciamento de resíduos sólidos no sistema de gestão ambiental da Infraero. E como também impacto não é só negativo, nós temos um belíssimo impacto positivo, que é a geração de postos de trabalho, como o Willer muito bem colocou, é um número muito expressivo, e também a questão de geração de impostos municipais. Para isso, na questão que envolve todos os impactos, como dizia que isso não é um fim em si mesmo, a gente propõe, após a elaboração do estudo do EIA-RIMA, sua análise e avaliação, a gente propõe um conjunto, e isso obviamente é recomendado na etapa posterior pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, de um plano de gerenciamento ambiental, que são planos e programas ambientais específicos para cada um daqueles impactos informados. Os programas têm uma abrangência muito maior que as medidas, são específicas e contemplam uma série de ações. Então, para o programa de gerência ambiental do meio físico, nós sugerimos um plano para redução de emissões atmosféricas internas e controle da qualidade do ar; como programa de controle da redução do consumo de combustível, programa de inspeção e regulação de veículos, programa de substituição de combustíveis por alternativos, programa para redução de emissões atmosféricas e controle da qualidade do ar no aeroporto e seu entorno; programa de monitoramento periódico, mensal e contínuo dos níveis de ruídos e um plano de gerenciamento de riscos. Para o meio biótico, um plano de gestão do perigo aviário; para o meio sócio-econômico, um programa de educação ambiental, um programa de gerenciamento dos resíduos sólidos, sendo que a gente conclui esses planos, esses programas, mostrando, de forma muito clara, os paradigmas do desenvolvimento de um instrumento como esse. Tal instrumento vem de encontro a uma visão geoconômica de desenvolvimento, pode, de forma adequada, ter sua sustentabilidade ambiental, uma adaptação da infra-estrutura existente à vocação territorial e aos ecossistemas que a compõem, e uma máxima eficiência econômica, ambiental e social. As conclusões das ações ambientais nos mostram que podemos evitar e minimizar os efeitos ambientais



adversos existentes; sabemos que são existentes, restaurar e incrementar a qualidade ambiental, melhorar o ambiente e o espaço físico, econômico e social, e utilizar a abordagem interdisciplinar e sistemática no planejamento e na tomada de decisão que pode impactar o ambiente. As conclusões do empreendimento, nossa visão do empreendimento: ele tem uma localização estratégica, com isso a gente consegue uma integração das economias do Brasil, uma valorização do espaço aéreo, um aumento do intercâmbio comercial, financeiro-tecnológico voltado ao desenvolvimento sustentável, é um instrumento de consecução dos objetivos da política de desenvolvimento e integração do Brasil. E ainda do empreendimento, podemos de forma muito trabalhada e planejada, ter um equipamento eco-eficiente, com uma descentralização aeroportuária, um incremento do modal aéreo minimizando as distorções da matriz de transportes, uma redução dos custos logísticos e de transportes, geração de empregos, incremento das receitas municipal e estadual. Isso tudo sempre acaba caindo no chamado custo Brasil. Obrigado.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Queria anunciar a presença de algumas autoridades: Vereador Cláudio Fonseca, Vereador Alfredinho, Deputado Federal Arnaldo Faria de Sá, Deputado Estadual Carlos Gianazzi, o assessor do Deputado Antonio Salim Curiati, Udini Verardi, Chefe de Gabinete do Secretário de Relações Internacionais, Guilherme Matar, o Vereador Jamil Murad e o Deputado Estadual Vicente Cândido. Agora, nós vamos começar com as manifestações. Nós apresentamos o roteiro da audiência e temos que seguir estritamente o que está colocado na normatização. Primeiro, nós vamos ter a manifestação das entidades da sociedade civil, depois os cidadãos não vinculados a entidades. Depois, a manifestação das autoridades inscritas. Então, acho que a gente dá por encerradas as inscrições, e nós vamos começar com as manifestações. Após as manifestações, o empreendedor responde às indagações, quando for o caso, e o objetivo, como o Secretário falou, é que tanto o setor técnico da Secretaria, a câmara técnica, como os conselheiros do Conselho Municipal do Meio Ambiente, tenham subsídios para avaliar o relatório técnico até chegar a um relatório final, que é submetido ao Conselho de Meio Ambiente, que antes está passando por uma avaliação da câmara técnica sobre esse estudo de impacto ambiental. Após a resposta do empreendedor, nós finalizamos a audiência. Também é importante explicar que o Secretário colocou a condição prescrita dentro da normatização pela Resolução 69, que uma nova audiência pública só pode ser inquirida com pelo menos 50%, mais uma, das



entidades sem fins lucrativos se manifestando, que tenham participado dessa primeira audiência, e essa solicitação tem que ocorrer até cinco dias úteis a contar da realização de hoje. Vamos para a manifestação dos inscritos, começando com as entidades. Vou seguir estritamente a ordem de inscrição. As entidades têm cinco minutos cada uma, como prescrito, para se manifestar. Pediria que fossem objetivas para todos poderem se manifestar e a reunião não se esvaziar e se manter ativa no interesse e no ouvir. Nelson Luiz Piva, representando a Associação Amigos da Vila Noca. Como já disse, a audiência está sendo gravada, vai ser transcrita, e é um instrumento público.

SR. NELSON LUIZ PIVA – Boa-tarde a todos. O meu nome é Nelson Luiz Piva, eu represento a Associação da Vila Noca. Vou falar rapidamente, porque o tempo é exíguo para cada pessoa. Esse plano foi muito bem elaborado, foi feita uma análise detalhada, com muitas fotos ilustrativas. Porém, alguma coisas ficaram, ao meu ver, um tanto estranhas. Se nós verificarmos o plano está datado de dezembro de 2008, é uma coisa recente. Na página 4, 592, está com nome Aeroporto Internacional de Congonhas, quando nós sabemos que em 02 de setembro de 2008, houve uma desinternacionalização do Aeroporto de Congonhas pela ANAC, para liberar o aeroporto de uma auditoria que haverá em 2009 da organização civil, pois é sabido que existe uma Portaria 188, que está implícita toda a vocação desse aeroporto. Não sei porquê ficou com esse nome. Na página 134 tem as temperaturas, gráficos, na página 168, toda análise de emissão de poluentes, na página 177, foto de todos tipos de veículos, na página 184, estudo de todos veículos que trafegam no aeroporto. Porém, não aparece nada em relação a vibração causada pelas aeronaves, destelhando todas as casas, criando mal estar, e com isso daí ruídos e prejuízos para a sociedade. Mas isso não faz parte de impacto ambiental, são vibrações, não tem nada a ver. Continuando, na página 287, como apareceu aqui, nós temos um lindo sabiá-laranjeira, na página 306, temos uma linda árvore toda florida, com nome científico inclusive. Na página 333, temos acesso a uma menção: impacto que o aeroporto causa em relação ao meio ambiente. E o texto é o seguinte: outro questionamento importante em relação ao acúmulo de carros estacionados nos bairros adjacentes, normalmente veículos de funcionários do aeroporto, os quais trazem problemas para os moradores, estreitando as ruas, atraindo ladrões, carros para as regiões, as regiões solicitam procedimentos nesse sentido, que se encontram próximo ao portão de acesso voltado a Av. Jurandir e localizado em frente ao João Carlos Malett. O movimento das pessoas gerado por essa nova entrada de acesso, atraiu



ambulantes, conseqüentemente volume de lixo e outras coisas mais. Porém, disso aqui não houve tempo de tirar uma foto, porque o tempo foi muito exíguo e há poucas pessoas, o tempo é muito curto. Não teve tempo de tirar foto, por exemplo, do portão da TAM que está lá, do comércio ilegal de ambulantes, do estacionamento em fila dupla dos automóveis que vão buscar os numerários dentro das aeronaves. As pessoas que ficam urinando na rua porque não tem lugar, abastecimento de pequenas aeronaves, totalmente irregular. Mas não teve tempo porque tínhamos de tirar fotografia do sabiá, disso não precisa, é uma coisa que realmente não tem problema. (Palmas.) Quando a gente continua o estudo, verificamos na página 359, 360, que é exatamente duas quadras acima da página 333, tem uma comunidade que se apossou dessa área em 1950 e não é esquecido no relatório final. Então essa comunidade no relatório final, isso não foi esquecido, mas na página 333 é esquecido. Não tem nada a ver, é coisa insignificante. Temos ainda na página 364, onde a subprefeitura da Vila Mariana estabelece as zonas residenciais: ZER-1, ZER-2, ZER-3 e assim por diante. O local da página 333 é ZER-1, estritamente residencial. Neste local foi aberto um portão, que eu chamo de clandestino, por uma empresa chamada TAM. Não sei se vocês ouviram falar. Está causando todo transtorno no bairro, porém não apareceu nenhuma autoridade, ou televisão, ou outro tipo de mídia, colocando um muro de concreto e escrevendo interditado. Está lá desde 2005; ninguém fez nada. Enquanto nos outros locais, embora zona mista, vão todas as autoridades, mídia e tudo, colocando muro, interditando. Tudo aquilo que vocês conseguem entender. Na página 359, na Av. Jurandir, no distrito da Saúde, também resultou em 1950 a instalação desse pessoal da comunidade que construíram o aeroporto e no relatório final mostra que precisa desapropriar, mas aquela outra da página 333 não aparece no relatório final, porque é uma coisa insignificante. No estudo final não aparece nada em relação ao Aeroporto de Marte, porém ele é três vezes maior do que Aeroporto de Congonhas. Tem toda infra-estrutura: terminal rodoviário, metrô, trem, via pluvial, hotel, área de convenção, próximo do Aeroporto de Guarulhos, suporta pista de 2500m, pode extrair areia do próprio rio para continuar a construção, baixo custo, basta apenas mudar o eixo da pista de 23 graus para não ter problema com a pista de Guarulhos. E tudo isso é esquecido neste estudo. Era o que eu queria colocar para vocês neste momento. Obrigado.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Nós temos mais 26 inscritos. Vocês desculpem agora nós encerramos com 30. Cada um vai falar cinco minutos. Só quero avisar para



vocês do tempo, porque é para todos se expressarem de forma que os que fiquem para o final não sejam prejudicados. É só nesse sentido e não de coibir qualquer manifestação. Tenho aqui que registrar a presença da Fernanda Bandeira de Mello, assessora do gabinete da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, Marco Antonio Alves, assessor parlamentar do Vereador Gilberto Nataline, Edjalma Francisco Alves, representando a subprefeitura de Guaianazes e do Vereador Missionário José Olímpio, e também está presente a Regina Monteiro, diretora de projetos, meio ambiente, paisagem urbana da EMURB. Então, vamos agora para a manifestação do Sr. René Pimentel Cadaval Junior.

RENÉ PIMENTEL CADAVAL JUNIOR – Boa-noite a todos. Sou presidente da associação de moradores do entorno do aeroporto.

SECRETÁRIO EDUARDO JORGE – Só um minuto. Amigos, nós estamos com uma plenária bastante representativa, mais de 200 pessoas, temos 30 inscritos, pelo regulamento cada uma pode falar cinco minutos. Acho que é suficiente para desenvolver o raciocínio. A Mesa pode aumentar o tempo e já aumentei. Vamos obedecer ao tempo para que as outras pessoas não sejam prejudicadas, inclusive tem deputados e vereadores inscritos, que pelo Regimento eles vão falar por último. Eu estou obedecendo aos inscritos na lista. Então, são 30 inscritos, e cinco minutos para cada um. A funcionária que está aqui vai marcar o tempo e quando faltar um minuto ela vai levantar a mão, e todos nós vamos ver. A Helena não pode tomar o microfone, é uma questão de consciência para dividir o tempo para que todos possam falar. E depois, ouvirmos na medida do possível, a resposta deles. São 30 inscritos, isso vai dar mais de duas horas, e temos ainda a resposta deles. Vamos combinar, quando faltar um minuto a funcionária vai levantar a mão e peço que a pessoa leve em conta o conjunto da assembléia. Obrigado.

SR. RENE PIMENTEL CADAVAL JUNIOR – Caro Secretário, posso fazer uma pergunta? As entidades, pela colocação inicial, teriam cinco minutos para falar e as pessoas dois minutos. Então, estou aqui não defendendo simplesmente a minha pessoa, mas uma associação, um conjunto de pessoas. Se porventura alguma pessoa proveniente da associação a qual eu pertenço, estiver na lista e permitir que seu tempo de cinco minutos me seja dado...



SECRETÁRIO EDUARDO JORGE – Aí ele pode falar outra vez. Desculpe amigo, é regulamento para audiência. Não é só você que fala por entidades. A outra pessoa pode continuar o raciocínio, se quiser.

SR. RENE PIMENTEL CADAVAL JUNIOR – Está bem. Vou ser bastante sucinto. Vou falar sobre o EIA-RIMA, ou seja, do relatório apresentado pela empresa que foi citada agora há pouco. Depois de todo estudo que mostraram para vocês, um série de coisas foi falada e algumas passaram bastante rapidinho, que é para vocês não prestarem muita atenção no que está sendo dito. Existem depois, nesse relatório de impacto de meio ambiente, cinco prognósticos; se houver tempo vou falar sobre eles. Vou colocar a parte conclusiva desses prognósticos que foram colocados. Na parte “conclusão” da RIMA tem uma folha final escrito “a conclusão”. Eu coloco como associação: como pode, após o estudo, não salientar que além de não cumprir uma série de leis ambientais, ainda alegar que o aeroporto encontra-se muito próximo do seu limite de funcionamento? Não; o aeroporto não se encontra muito próximo do seu limite de funcionamento. A própria RIMA, página 13, coloca-se claramente a capacidade operacional do terminal de Congonhas em 12 milhões de passageiros. Vocês viram eles falando que agora está bem próximo, este ano foi 12 milhões e pouco. Não; está fora. A capacidade do terminal de Congonhas são 12 milhões. No mesmo documento, página 18, contempla um estudo com a média de passageiros. Como a gente pode ver, em 2008 fechou em 12,5 milhões de passageiros. Então, está fora! Está descumprindo para o qual ele foi construído. Aliado a este fato, é de claro conhecimento do público que o Aeroporto de Congonhas vem, há mais de seis anos, desrespeitando sua capacidade operacional, chegando ao cúmulo de ter em 2005 e 2006 um acréscimo aproximadamente de 50% do público utilizando esse instrumento; como eles mesmos disseram. Mas não foi dada nenhuma ênfase a isso. Na página 49 indica claramente que a existência do aeroporto implica no não respeito quanto aos ruídos sonados, em aproximadamente 70% das áreas em que foram feitos esses estudos. E deve contemplar também o desrespeito existente, o qual propicia uma grande crise de credibilidade em todo esse processo, pois a própria Infraero e ANAC são permissivas e passivas quanto ao funcionamento irregular desse aeroporto. Como podem permitir, Infraero e ANAC, 18 milhões de passageiros em 2005 e 17 milhões e poucos passageiros em 2006, se a capacidade do aeroporto está para 12 milhões de passageiros? Outra coisa que não deve ser de conhecimento do público, porque não teve condição de ler como eu li e esmiucei plenamente. Eles colocam cinco prognósticos ambientais. Quando



eles falaram que nesse relatório de impacto ambiental estão estudando a condição de hoje do aeroporto, isso não condiz com a realidade. Porque eles colocam cinco prognósticos. No terceiro prognóstico colocado, eles comentam “a permanência do aeroporto com ampliação das pistas”. Isso não tem nada a ver como ele está hoje, isso não tinha que está contemplado nesse estudo. Inclusive, dentro desse estudo eles colocam que “a ampliação deve existir para aumentar as áreas de manobra do aeroporto”. Por que cogitam a ampliação de pistas para área de manobra, se há mais de seis anos o aeroporto opera acima de sua capacidade operacional? Então, não precisa ampliar pista coisa nenhuma, ele está operando 50% de sua capacidade operacional. “Alega maior controle do entorno urbano imediato da área desapropriada”. Quando o Secretário coloca que não está sendo colocado nada em termos de desapropriação, no estudo EIA-RIMA foi colocada essa condição, no terceiro prognóstico, pela empresa que foi contratada. Então é mentira, está aqui escrito! Esse “alega maior controle no entorno imediato da área desapropriada por fiscalização do poder público”, não condiz com a realidade, porque apenas as áreas desapropriadas sumiriam. O seu entorno imediato, amplamente adensado, tudo vai continuar existindo. Cogita a possibilidade de implantação de equipamentos comerciais, de implantação de serviços sobre a extensão das pistas. O que acontece? Isso aqui é um relatório de impacto ambiental, ao mesmo tempo vem uma empresa colocando prognóstico possível ampliar pista para uma área de manobra, que não é necessário, e ao mesmo tempo construir o que embaixo da pista? Um shopping center? (Palmas.) Como aspectos negativos desse estudo, o que eles colocam? Eles deveriam colocar: altos custos referentes à desapropriação, que realmente serão altos custos. Substituir o que está escrito “custo” por “alto custo” de execução. Muito obrigado.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – A Márcia Vaiote da ASEC. Por favor, já aguarde aqui para falar depois da fala da Márcia, Sr. Antonio Cunha.

SRA. MÁRCIA VAIOTE – Boa-noite a todos. Meu nome é Márcia, estou representando a ASEC, Associação de Segurança e Cidadania da região do Butantã, Morumbi e Vila Sonia. A nossa participação é em razão de um grupo de trabalho que nós temos, há mais três anos, que lida com questões aeroportuárias, de helipontos e helicópteros na cidade de São Paulo. A nossa expectativa de participar dessa reunião de apresentação do EIA-RIMA, do qual participamos ativamente da elaboração do Termo de Referência, era que esse EIA-RIMA pudesse ressarcir a cidade de São Paulo do passivo que ele tem: O



Aeroporto de Congonhas, um passivo ambiental. E aqui eu faço um parêntese discordando do representante que fez o relatório do EIA-RIMA, porque quando você fala em ambiental, é fauna, flora e pessoas. As pessoas não podem ser excluídas de um relatório, porque elas não só são agentes promotoras de impacto, como as companhias aéreas e outros, como elas são passíveis desses impactos, como por exemplo, um acidente aéreo em que morrem 199 pessoas. E também tem os aspectos sociais e de saúde. Mas nós ficamos decepcionados! Por quê? Primeiro, a rapidez com que esse relatório foi exposto pelo próprio elaborador com que está sendo feito. Por que está sendo feito com tanta rapidez? Porque está em jogo aqui, um grande negócio, que é a Copa do Mundo de 2014. Esse negócio é um negócio federal, não está aqui em jogo qualquer coisa relacionada ao aeroporto. Precisa-se colocar em prática esses “trocentos” palpites dados pelos atores que fazem o Aeroporto de Congonhas. É um grande negócio. São Paulo é hoje o maior balcão de negócios, porque ele aparece, inclusive indicado pela própria FIFA, como o maior estado econômico do país. Então, aqui está formado o balcão. O balcão de construção civil, de telecomunicações, de especulação imobiliária, e agora o grande negócio que é o Aeroporto de Congonhas, porque sem a infra-estrutura de um aeroporto como Congonhas, o Brasil pode, no máximo, sediar algum jogo intermediário, não finalíssimas nem abertura de Copa. Por que negócio? É a pergunta que a gente faz aqui. Quem manda no Aeroporto de Congonhas? A Infraero tenho certeza que não é. A Infraero é uma mera executora do prato pronto que vem lá de cima. Porque a gente observa que o Ministro Jobim faz negócio, traz para São Paulo, indústria de helicóptero, compra, vende, etc. e está preocupado com as suas pernas dentro do avião, mas não está preocupado com a segurança das pessoas. A ANAC: nós temos aí a “cover” do presidente, a Sra. Solange, que está preocupada em morar no Rio de Janeiro para ficar perto da família, que é uma agenciadora dos negócios das companhias aéreas. E atualmente, a Azul, que disse que vinha operar regional, mas não veio. Temos os outros atores: a ANAC, Infraero, temos todas as comissões, todos os órgãos que regulam, nenhum faz nada porque tem o problema do governo, do estado, do prefeito, etc. e nós temos vários projetos, nenhum se preocupa em dotar o aeroporto de alguma coisa. Então, como ela me disse que já falta 1 minuto, a nossa proposta como entidade é a seguinte: esse relatório faça parte do Plano Diretor do aeroporto, de todos os relatórios que já foram feitos e que seja mais uma peça, como são os 14 planos ambientais da Infraero, que até hoje nenhum foi implantado. O que nós queremos é que esse relatório conste de lado,



gostaríamos que a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente fizesse o seguinte: um período de transição. Por uns 2 anos vamos pegar todo passivo e zerar, apresentando os relatórios e atendendo isso que ele não atende há exatamente sete anos. Era essa a colocação que queria fazer. Muito obrigada.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Vai falar agora o Sr. Antonio Cunha. Eu pediria que o Sr. Mário Gandra, da Encabe, ficasse próximo.

SR. ANTONIO CUNHA – Boa-noite. Sou Antonio Cunha do Movimento de Moradores do Campo Belo, e também conselheiro do Conselho Municipal do Meio Ambiente. Bem, mais uma vez estamos aqui para perdermos o nosso tempo discutindo assuntos relativos a esse famigerado, mortífero, furdunço aeroportuário chamado Aeroporto de Congonhas. Não estamos aqui reunidos para um casamento, mas para apreciar esta peça do folclore literário brasileiro chamado EIA/RIMA do referido dito, cujo objetivo é um só: tirar uma fotografia do dia de hoje e simplesmente homologar tudo aquilo que foi feito. Fizeram tudo o que quiseram nesse aeroporto, tudo, absolutamente tudo, passando por cima de Deus e de todo mundo; com a lei, sem a lei, dentro da lei, fora da lei, fizeram tudo, absolutamente tudo, como se o aeroporto não estivesse dentro da República Federativa do Brasil. Mesmo porque se estivesse, não ia adiantar nada, ia ser a mesma coisa. E agora, no supra-sumo do deboche apresentam esse documento que diz mais ou menos o seguinte: bem, tudo foi feito! Nada mais pode ser feito; está tudo consolidado, não pode voltar atrás. Vocês têm que aprovar, pronto. Isso é uma chantagem. Este relatório é nulo. Em primeiro lugar, porque está sendo feito no âmbito do município quando devia estar sendo feito no âmbito do estado. Ele não tem impacto local, porque 30 segundos depois que a aeronave decola do Jabaquara, já entra no ABCDM. Dois minutos que ela decola pela cabeceira de Moema, ela já passa a fronteira do município de São Paulo, e seus impactos, portanto, são regionais e municipais. Segundo, não existe EIA/RIMA de obra pronta. EIA/RIMA é feito antes de se fazer um empreendimento para você saber se o empreendimento pode ou não ser feito. Depois, pode não ser feito sob o ponto de vista ambiental. Então, de que adianta fazer um relatório deste, depois que a obra está pronta? E quais as obras que estão prontas? Tudo aquilo que nós vemos hoje em dia no aeroporto. Eles dizem que não precisa de EIA/RIMA porque o aeroporto é de 1936. Não é de 36, aquele aeroporto que nós conhecemos, o aeroporto que existe hoje não é de 1936, é outro aeroporto completamente diferente que foi implantado a partir de 1982, quando uma determinada



empresa, cujo nome me recordo, transformou o então aeroporto regional de Congonhas em aeroporto internacional de "tongonhas". A partir dali, todo mundo achou interessante o retorno da atividade desse aeroporto, que é um aeroporto obsoleto e de projeto errado, localizado numa área altamente densa e povoada, que não teve nenhuma análise e integrada a seu impacto ambiental. Todo o passivo ambiental, desde 1992, está sendo ignorado a pretexto de que é um aeroporto que colabora com a economia nacional. A indústria do fumo também colabora fazendo grandes investimentos, nem por isso as 200 mil pessoas que morrem em função do fumo apóiam esse tipo de indústria. Tivemos, na apresentação do CADES, a inacreditável afirmação de que o empreendimento é mínimo em razão da sua poluição ambiental, é 10%, é mentira! Aqui está a autoridade alemã do meio ambiente que diz que um aeroporto como de Congonhas gera uma poluição igual a da poluição do seu entorno ou no mínimo o dobro. Então, que negocio é esse de dizer que é só 10%, é mentira! O aeroporto começou a ser construído em 1992, mas a autoridade pública só apresentou o projeto em 2002, para licenciamento ambiental. Está escrito aqui, escritório Figueiredo Ferraz de Engenharia, estamos fazendo uma obra ilegal, aqui está! Com logotipo da Infraero. Isso sem mencionar a questão da segurança. Eles não mencionam porque não tem nada que mencionar. Dos 21 pontos de insegurança, nenhum deles foi atacado. Portanto, esse relatório tem que ser rejeitado. (Palmas.)

COORDENADORA HELENA MAGOZO - Obrigada, Sr Mauro Gandra da Encabe, por favor.

SR. MAURO GANDRA - Senhor Secretário, todos aqui presentes eu sou Brigadeiro Mauro Gandra. De certa forma eu tenho responsabilidade nesse aeroporto, porque eu fui diretor do Departamento da Aviação Civil por dois anos, fui Ministro da Aeronáutica. Eu gostaria de tratar isso de uma maneira que não fosse emocional, começando a dizer o seguinte: as cidades não podem viver sem aeroporto, mas elas têm muita dificuldade de conviver com aeroporto. E a gente sempre precisa de um referencial para comparar com alguma coisa, seja uma atividade, um equipamento público, um bem nosso. A comparação que vou fazer é com talvez a segunda maior cidade do mundo, porque a maior é Tóquio: Londres. O aeroporto de São Paulo foi construído, iniciou-se a construção em 1936, depois teve várias obras, mas a pujança de São Paulo envolveu o aeroporto. No entanto, Londres fez o contrário. Londres, que é uma cidade muito povoada, há 21 anos



tem aeroporto nas docas. Ele construiu esse aeroporto numa área densamente povoada. Fez várias audiências públicas e essa audiência pública que está aqui, não é para resolver o problema que já existe, é para mitigar os problemas que existem e que um aeroporto traz, não só para as pessoas como para o meio ambiente. Sr. Secretário, tomei a liberdade e, juntamente com o SNEA, que é o Sindicato Nacional dos Aeroviários, de trazer aqui um especialista, principalmente para falar sobre o aspecto de ruído; que eu acredito que é um dos aspectos que mais emocionam, preocupam e indignam algumas pessoas. Mas, quero dizer o seguinte: a tecnologia da aeronáutica tem evoluído muito, e isso que ele vai mostrar aqui aos senhores é para dizer que o ruído aeronáutico já foi muito pior e cada vez ele vai diminuir mais, próximo dos aeroportos.

COORDENADORA HELENA MAGOZO - Agora eu vou chamar o Brigadeiro Engenheiro Alemander Pereira, representante do Sindicato Nacional das Companhias Aéreas, Diretor de Planejamento da ANAC.

SR. ALEMANDER PEREIRA - Boa-noite a todos. Na verdade, sou ex-diretor de planejamento da ANAC. Vou tentar apresentar dados técnicos, simplesmente técnicos. Compreendo perfeitamente o sentimento que se apodera dos que estão aqui, é muito compreensível. Vou apenas mostrar o lado técnico da aviação, ou seja, o que o Brigadeiro Gandra falou, nós vamos mostrar e comprovar. Os impactos ambientais são importantes na aviação. Tudo na aviação é muito regulado. Existe a Organização de Aviação Civil Internacional, que tem um anexo à convenção que se chama proteção ambiental. Isso trata de dois pontos muito importantes que foram tratados aqui: o ruído aeronáutico e as emissões. Vou tentar até onde consigo explicar, e vou parar nos 5 minutos, respeitando o tempo. Mas, pelo menos, deixamos aqui uma informação técnica para conhecimento dos senhores e uma melhor avaliação. Não resolve, mas mostra o que está acontecendo em termos de desenvolvimento técnico no setor aeronáutico. É uma contribuição que estamos trazendo, comentários e sugestões. O ruído aeronáutico é considerado um dos principais problemas ambientais dos aeroportos e nós sabemos disso. As empresas aéreas brasileiras, em Congonhas, estão utilizando aeronaves de última geração que são o capítulo 3 do referido anexo 16, do volume 1 que trata de ruído; e o capítulo 4, que vamos mostrar, depois, o que isso quer dizer. Apresentam imenso desenvolvimento técnico em relação aos antigos 707 Caravelle, e ver rapidamente isso. Informar que essa melhoria já representa uma redução na área de impacto no entorno dos aeroportos não



resolveu, mas já começa a apresentar resultados de redução. Quem mora do lado vai ser muito difícil mais existe uma tendência de melhoria para o futuro. Então, aqui está uma aeronave a 1500 pés ao lado da pista, ou seja, cerca de 700 metros ao lado da pista, a redução, nós começamos lá em cima com o 707, os turbos-jet, vamos descendo. Tem aquelas setinhas vermelhas e hoje estamos além dos 90 decibéis já com os A320, A321 e A319, que operam os 737 e os 800 que operam em pistas curtas também. E os nossos Embraer, diga-se de passagem, todos os nossos Embraer estão no capítulo 4, ou seja, mais de 10 decibéis. O decibel não é uma escala linear, é uma escala logarítmica, 2 decibéis quer dizer de 10 para 100 e 3 decibéis quer dizer de 10 para 1000, essa é a leitura do decibel. Temos aqui os dados em relação às medidas, os anos e como nós vamos descendo de 120 decibéis até perto de 90, quase 30 decibéis de redução nos últimos 30 para 40 anos. No slide temos 120 para 90 decibéis na medida lateral, atualmente; vamos ver se consigo mostrar uma medida no pouso e outra na decolagem. Isso aqui é o que eles chamam de "foot-print", marca que fica para um 727 e para um A320. Aqui nós vemos a razão de redução das áreas sobre o impacto, continua havendo áreas fora do aeroporto sob impacto, mas a melhora é indiscutível, tecnicamente comprovada e faz parte dos trabalhos da Organização Civil da Aviação Internacional. No próximo slide, nós temos um DC-10, que é o capítulo 3, e os antigos 707. Se olharmos aquela primeira marquinha branca, nós vamos ver que o 707 está a 3 milhas do ponto de decolagem, e o DC-10 está a 2 milhas, ou seja, tivemos ali um ganho. O DC-10 ainda é o capítulo 3, não é o capítulo 4, é uma aeronave do início da década de 80. No slide a seguir, temos o processo de certificação de aeronaves de ruído, é muito certificado. Existe um banco de dados nas OAS, que é a última linha onde estão os ruídos emitidos, inclusive ensejo a Secretaria que vá ao banco e busque informações; é muito importante esse envolvimento da Secretaria e o conhecimento dessa área. No outro slide nós temos os pontos de medição: são 450 metros na lateral, 2000 na posição de pouso e 6500. Todas as aeronaves novas, inclusive as nossas Embraer, todas, são certificadas de acordo com esses pontos de medição. São colocados aparelhos e a medição é feita em várias e várias vezes em operações repetidas, em dias diferentes e em diferentes condições meteorológicas. O problema surgiu na década de 60, na Europa, e aqui na década de 70, no Brasil, em Congonhas. No slide seguinte temos o ruído das aeronaves não certificadas, que eram os 707, as primeiras aeronaves. Depois, veio o que eles chamam de capítulo 2, daquele anexo 16, depois o capítulo 3, e agora estamos no



capítulo 4. Nós temos ruído aqui, na vertical, e a massa, ou seja, o peso máximo da decolagem na horizontal. Eu agradeço e queria dizer que o estudo merece uma revisão. O prazo foi muito curto, qualquer pessoa que conhece um documento dessa magnitude, a Secretaria, com certeza, sabe que é muito complexo. As medidas não devem ser feitas em um único decibelímetro, tem que ser feito em 24 horas, isso é norma mundial, som e energia, tem que ser captado em 24 horas. Muito obrigado e desculpa.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Vai falar agora o Sr. Miguel Costa, da ABECA.

SR. MIGUEL COSTA – Sr. Secretário, sou Superintendente no Aeroporto da Infraero de Congonhas, eu represento aqui a Associação Brasileira das Comissárias Aéreas. Nós empregamos, em Congonhas, para atender o serviço de bordo, em torno de mil empregados. Desses empregados, 50% residem em torno de Congonhas. Pediram-me que viesse aqui dar um testemunho, qualquer movimentação em Congonhas geraria um desemprego. Não me alongarei em todo o período. Existe o problema e tem de ser resolvido. Estou aqui representando esses empregados que solicitaram, exatamente, que defendesse o emprego deles. E creio que vocês também têm famílias que trabalham em Congonhas, não estamos defendendo o ruído, nós queremos minimizar e resolver o problema. Então, nossa defesa é a melhor possível para o entorno de Congonhas e para as pessoas que ali também trabalham. É só isso. Muito obrigado a todos pela compreensão.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Vai falar Lucila Lacrete, do Movimento Defenda São Paulo. E eu pediria que a Lúgia Horta e que o Carlos Bocuhy ficassem atentos para o prosseguimento.

SRA. LUCILA LACRETA – Boa tarde a todos. Eu gostaria de mencionar que num estudo de EIA/RIMA, o ponto fundamental deveria ser a segurança da cidade, dos seus usuários, dos aeronautas e da aviação. Na realidade, tratou-se o aeroporto como se ele fosse um porta-aviões no Oceano Pacífico, e não no meio de uma megalópole como São Paulo, de 8 milhões de habitantes. Ignorou-se nesse EIA/RIMA a questão da segurança do homem que é fundamental, e não se falou de como nós vamos resolver esse passivo enorme que deve ser ressarcido para a sociedade. Outra questão importante, é que aqui se propõe que a cidade se adapte ao crescimento do aeroporto. A cidade engoliu o aeroporto. Esse aeroporto, do porte que as autoridades que o gerenciam já não é mais possível, ele não



tem condições de ser um aeroporto regional, muito menos um aeroporto internacional. A dimensão dele deveria voltar aos termos em que foi adotado logo depois daquele terrível acidente da TAM, quando o Ministério da Defesa restringiu o número de vôos. A distância dos vôos que deveriam sair e chegar a Congonhas a 1000 km, o porte das aeronaves, restringiu o horário, a distância das viagens, proibiu vôos com escalas e conexão proibiu vôos de fretamento e propôs a retirada de hangares de manutenção, já em 2004, quando foi feito o EIA/RIMA de Congonhas pelo escritório de Figueiredo Ferraz. Já estava colocado aqui, que os Aeroportos de Congonhas e Santos Dumont deveriam, após a construção dos novos aeroportos, serem utilizados como equipamento compatível a ponte aérea Rio de Janeiro / São Paulo; eventualmente pela aviação de pequeno porte. Este diagnóstico foi feito por uma empresa bastante séria e deve ser adotado, porque não é possível que se tenha segurança dentro de uma situação que já foi criada na cidade de São Paulo. Seguindo o diagnóstico, restrições de operações no Aeroporto de Congonhas, o pavimento não suporta o peso das novas aeronaves Airbus e Boing 767, de 140 e 170 toneladas respectivamente, considerando o comprimento de 1.939 metros da pista de Congonhas. As companhias aéreas eram obrigadas a sacrificar a carga paga ou reduzir o número de passageiros, para viabilizar a operação. Em Congonhas, não era possível a realização de vôos noturnos entre 23 horas e 06 da manhã; não havia área para teste de turbinas os quais eram realizados em pista auxiliar, que para isso precisava ser interdita. O terminal de passageiros não oferecia serviço aos usuários, exigidos pela ICAL, que recomendava 40 m² por passageiro e Congonhas tinha 3 m² passageiro. Ainda havia a questão das vagas, enfim uma série de problemas. Outra questão que nos estarreceu foi que a equipe não mediu o valor dos decibéis nas imediações do aeroporto e o fez dentro do próprio aeroporto, porque havia recomendações para diminuir o número de alto falantes etc. e tal. Existe esse decibelímetro e não o utilizaram no entorno do aeroporto para definir o absurdo, que é essa poluição sonora no meio de uma cidade tão densa. Reclama-se muito dos edifícios próximos dos cones de aproximação do aeroporto, quando essa altura, o gabarito desses edifícios são aprovados pelo 4º COMAR. O 4º COMAR definiu o gabarito de altura nas imediações do cone de aproximação do aeroporto, e quando tem um edifício alto é o 4º COMAR que avaliza essa sua altura. E para terminar, eu gostaria de levantar uma questão da contratação dessa empresa, como foi dito logo no começo, houve uma primeira licitação que foi impugnada; houve uma segunda, que foi deserta. Como uma empresa faz um edital e ninguém adere? E por que



essa empresa VPC foi contratada depois que ninguém quis participar da execução desse trabalho? Obrigada.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Sra. Lígia Horta, da Associação de Moradores de Moema. Eu pediria que o Carlos Bocuhy ficasse atento para a próxima manifestação.

SRA. LÍGIA HORTA – Boa-noite a todos; boa-noite à Mesa Diretora, Sr. Secretário, autoridades, boa-noite as senhoras e senhores presentes. Como presidente de uma associação de bairro, que lida e cuida do conforto dos moradores, nós temos alguma coisa a dizer, embora tenham dito que não se pode tratar de determinados assuntos aqui, com respeito ao Aeroporto de Congonhas. Há 22 anos, nossa associação trabalha e briga com o Aeroporto de Congonhas. Creio que muitos dos senhores já devem ter ouvido ou visto a gente, perante a mídia, reclamando e falando do Aeroporto de Congonhas. Falam muito de impacto ambiental. Meu Deus, para mim impacto ambiental é o que pode ser ocasionado não só a uma aeronave voando, mais também à saúde dos moradores. Eu não ouvi ninguém falar da saúde dos moradores; não ouvi ninguém falar que barulho causa surdez, que barulho causa problema cardíaco, que barulho causa uma série de doenças. Por que foi proibido falar? Pode-se falar só de impacto ambiental? O que acontece com o ser humano vítima desse impacto ambiental não se fala? Hoje, uma rede de televisão foi onde eu moro em Moema, creio que a 1 km do aeroporto, e foram medir com o decibelímetro o impacto de uma aeronave passando. Deu 82 decibéis, nós estávamos no jardim da minha casa. O máximo que o ser humano suporta para que não afete a saúde é 43 decibéis. O que está acontecendo? Esse estudo de impacto ambiental serve para quê? Se não há interesse em saber o que o morador está sentindo, o que ele é? O que acontece com ele? É isso? Então, era o que eu queria falar, alertando as autoridades não de uma forma técnica, elíptica, sobre o aeroporto, mas de uma forma humana, de uma forma que possa atingir a todos, a nossa saúde, enfim, tudo que possa nos causar danos. Era isso que eu queria falar.

CARLOS BOCUHY – Boa noite a todos, boa-noite Sr. Secretário, Coordenadora Helena Magozo. Eu queria nessa primeira colocação fazer um pequeno exercício de imaginação sobre o estudo de impacto ambiental. O estudo previsto pela Resolução CONAMA, ele é prévio, ele antecede o empreendimento. Eu tenho visto, no Conselho Estadual do Meio Ambiente, há muito tempo, estudos de impacto ambiental que são recusados porque não



se comprova a viabilidade ambiental devido à alternativa locacional do empreendimento. Quando se propõe uma determinada atividade para licenciamento ambiental, é preciso dizer aonde vai ser instalado, quais as outras alternativas locacionais que poderiam substituir esse local e qual a dimensão exata do empreendimento. E também é possível admitir o que a Resolução CONAMA estabelece muito bem, que é a alternativa zero, a alternativa de não fazer. E eu vim aqui para defender a figura do EIA-RIMA, porque ele é um instrumento hoje, que garante a sociedade brasileira se determinados empreendimentos são ou não viáveis e se a população tem a garantia de sua saúde, da incolumidade, da vida das pessoas que ali habitam. Então, o estudo de impacto ambiental, no seu caráter prévio, significa, do ponto de vista conceitual o seguinte: eu pretendo fazer um empreendimento e aí contrato uma empresa para fazer um estudo ambiental que comprove para a sociedade que esse empreendimento é viável. Bom, nós não estamos falando de uma obra a ser construída. Mas e se o aeroporto fosse apresentado hoje aqui, como alguma coisa que não existisse e fosse construído na dimensão que é, no local que é, com a vizinhança que tem, seria aprovado o EIA-RIMA nessas condições? Eu diria aos senhores que a alternativa locacional é impossível, no meio de uma cidade com a dimensão de tráfego aéreo que tem esse aeroporto, jamais seria aprovado; seria recusado como alternativa locacional. Então, partindo da lógica de que o estudo de impacto ambiental é o único instrumento que a sociedade tem para garantir, de forma prévia, a sua segurança, nós vamos tratar desse instrumento que foi colocado aqui, e está sendo apresentado à sociedade, e isso legitima o instrumento. E se esse instrumento for aceito, como ele foi apresentado, nas condições que ele foi apresentado, nós estaremos vilipendiando o único instrumento que a sociedade pode lançar mão para ter, previamente, uma avaliação de impacto ambiental. Então, nós não estamos tratando aqui do Aeroporto de Congonhas, nós estamos tratando aqui da filosofia e do direito da proteção da sociedade brasileira neste momento, porque esse instrumento apresentado foi feito em 90 dias. Ele é insuficiente, ele não é um instrumento hábil para comprovar a viabilidade ambiental do aeroporto. E da forma que foi apresentado, ele é uma espécie de auditoria que remete para terceiros, até para o poder público, eliminar as ações que viriam a dar uma regularidade e melhoria das condições ambientais. Então, nesse sentido, eu faço um apelo ao DECONT, que é a área técnica da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, que avalie se o instrumento apresentado é hábil do ponto de vista de avaliação do impacto que o aeroporto hoje provoca. A primeira questão é: esse



instrumento é consistente tecnicamente? A segunda, já colocamos no Conselho Estadual do Meio Ambiente: esse não é um aeroporto da cidade de São Paulo, ele é, do ponto de vista empresarial, uma empresa sediada no município de São Paulo, mas o impacto ambiental extrapola os limites do município e o Conselho Estadual do Meio Ambiente, que conta com o Departamento de Avaliação de Impactos Ambientais da Secretaria Estadual do Meio Ambiente, analise hoje impactos ambientais de aeroportos pequenos como o de Ribeirão Preto, da Baixada Santista, cuja base é na área do Guarujá, e outros aeroportos que venha a licenciamento ambiental. E esse aeroporto, que é o segundo maior, vai para o âmbito do licenciamento municipal. Por quê? Como? Que competência é essa? Como é que se elegeu dentro do sistema nacional do meio ambiente que o órgão hábil para esse licenciamento é apenas o Conselho da cidade de São Paulo? Por que não foi ouvido o Conselho Estadual, por que não é ouvido o Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental da Secretaria de Estado do Meio Ambiente? Então, essas questões são fundamentais para nós tratarmos da questão do Aeroporto de Congonhas. Enquanto isso não for dirimido, a competência, primeiro, e segundo, a qualidade do estudo de impacto ambiental, nós vamos ter um instrumento capenga, insuficiente, e não estou acusando o empreendedor nem a consultoria, porque o próprio consultor alega: "não tivemos tempo". São três meses, pessoal, para quem conhece o estudo de impacto ambiental, bem feito no Brasil, no Canadá, na Europa, onde for, vai um ano no mínimo para fazer, coisa simples mas vai. E na Secretaria de Estado do Meio Ambiente tramita, e desde o momento do Termo de Referência até a apresentação do EIA-RIMA e contratação, vai muitas vezes um ano, dois anos. E isso não é por conta da ineficiência da equipe mas pela necessidade dos estudos que o estudo de impacto ambiental deve abrigar. Eu faço esse apelo ao DECONT que recuse esse instrumento. Peça um novo instrumento; a Infraero que apresente um instrumento hábil e peça também ao Sr. Secretário de Meio Ambiente que a Secretaria de Estado de Meio Ambiente sobre a possibilidade de licenciamento conjunto que daria maior capacidade técnica ao projeto. Obrigado.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – A seguir fala Guilherme Poltronieri, da Sociedade Amigos de Bairro da Vila Noca. Depois fala Yara Toledo da SOS Manancial, e Carlos Alberto morador, da Sociedade Amigos de Bairro da Vila Noca.

GUILHERME POLTRONIERI – Boa noite a todos. Eu também sou representante da Sociedade Amigos do Bairro da Vila Noca, como o Nelson Piva, que falou anteriormente.



Esse bairro está a Leste do aeroporto, na parte lateral, entre o aeroporto e a Av. Bandeirantes. então, nós sofremos todos os tipos de impacto no nosso bairro. Não queria ser repetitivo e falar do problema do som, da parte atmosférica que nós sofremos também, principalmente a poluição sonora de déficit de motores em solo. Mas queria pedir permissão para falar de um problema, que já foi citado pelo Nelson, mas queria enfatizar que é um problema nosso, local, e sei que não afeta a todos, mas para nós e para nossa comunidade é uma doença crônica que enfrentamos que é o portão das companhias aéreas, na Av. Jurandir com a João Carlos Malett. Para nós, aquilo é todo dia, vivemos um inferno naquele lugar, porque ali as pessoas estacionam no nosso bairro, irregularmente trazendo vários problemas de assaltos, enfim, inclusive está no estudo de impacto ambiental, porém não está no relatório. O que pedimos, nós já tivemos contato com a Infraero no passado, é um croqui que fala da mudança desse local para outro mais apropriado, que não cause o impacto que causa na nossa comunidade. Então, eu espero que a partir desse estudo que foi feito, nós tenhamos mais sorte e que a gente consiga resolver esse problema, porque a Prefeitura de Vila Mariana, CET, e por envolver todos esses órgãos, a gente não consegue uma solução adequada nesse bairro que tanto nos aflige. Para nós é um ponto de honra mudar aquele portão do lugar que ele está. Obrigado.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Yara da SOS Manancial, por favor.

SRA. YARA TOLEDO – Boa noite a todos. Sou representante da entidade SOS Manancial. Gostaria de saber, vou questionar a Mesa, se eu poderia passar um CD.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Só se a gente inverter a ordem, Enquanto vamos instalando o CD, a outra pessoa vai falando. Yara, você aguarda aqui e vai falar o Sr. Carlos Alberto.

SR. CARLOS ALBERTO – Boa-noite a todos. Eu também sou um representante da Vila Noca Jardim Cecília, assim como o Nelson e o Guilherme. Eu gostaria, em nome de todos os que residem naquela região, e acho que não é o caso só daquela região, que esse relatório contemplasse a idéia dos levantamentos, das quantificações, sob o ponto de vista de quem mora na região e não sob o ponto de vista de quem está dentro do aeroporto. O fato é que nós que vivemos ali sentimos, no dia a dia, o que realmente está impactando a nossa vida. Já foi falado aqui, que pouco se falou em relação à saúde das



peessoas que moram nessa região. Já se falou aqui, que esses índices que foram apresentados dizem respeito à situação interna do aeroporto, e não necessariamente o que ocorre junto ao aeroporto, nesses bairros limítrofes com essa área. No dia a dia, nós sentimos, como o Guilherme falou, um fato que os portões do Aeroporto de Congonhas não são só aqueles que nós como usuários conhecemos, existem outros portões no entorno desse sítio. Esses portões trazem pessoas, são trabalhadores, funcionários de companhias aéreas. Essas pessoas usam no dia a dia, regiões, zonas, e com isso impactam muito esse ambiente. Não que sejamos contra o direito de ir e vir das pessoas, mas que haja um canal de comunicação entre essas pessoas e o Aeroporto de Congonhas, para que esses fatos sejam mitigados, sejam minimizados. Acho que é isso, é mais um complemento daquilo que já foi falado. Obrigado.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Ainda não resolveram o problema da apresentação da Yara. Vamos então passar para os moradores que não são vinculados à entidades. Sr. Felix Vitiritti e, por favor, o Luiz Carlos Moreira fique a postos.

SR. FELIX VITIRITTI – Autoridades, senhores e senhoras boa-noite. Eu não represento nada. A minha representação é uma amostragem de um morador e proprietário residente no Parque Jabaquara; ela pode ser estendida para outros bairros. Falou-se muito da Vila Noca, parabéns, veio mobilizada. Nós somos do lado Sul. Todos sabem que cada quatro vãos, três levantam para o nosso lado; e nós temos muito mais barulho de vãos. Mas não é isso que vou falar. O pessoal técnico falou em decibel, em turbina, tudo bacana. Falou-se muito de ruído, de saúde, agora eu imagino: o que é impacto ambiental? O principal elemento do impacto ambiental é a pessoa, somos nós. E nós estamos, do nosso lado, num momento de terrorismo, que se chama dinheiro, desapropriação, barulho, obras, e o RIMA não falou nada. O RIMA é feito antes. Eu até imaginei quando vinha chegando, e falei para a minha vizinha, que RIMA é de obra para fazer. Que eu saiba, obra para fazer é ampliação do aeroporto. Lançaram esse terrorismo. Quem lançou? Foi o Prefeito? Eu não sei. No Jornal do Bairro disseram que foi o Prefeito. Nós temos representante da Prefeitura aqui. Isso é a saúde da gente; não sei como vamos recuperar isso, como é que fazemos. É só esse ponto. O RIMA não tocou no ponto que hoje mais nos afeta, o bolso aqui, como é que fica. É só isso. Muito obrigado.

COORDENADORA HELENA MAGOZO - Vai falar o Luiz Carlos e depois a Yara.



SR. LUIZ CARLOS – Boa-noite a todos. Eu sou morador da Av. Pedro Bueno. Minha família mora ali há 60 anos. Queria fazer uma pergunta para a Infraero. Ela disse que foi multada em R\$ 10 milhões. Essa multa foi paga? Sei que não vou obter a resposta. De um lado a segurança do aeroporto. Reformaram a pista do aeroporto. Nossa, ficou uma maravilha. Eles liberaram a pista sem estar pronta. Depois que morrem 199 pessoas, vamos fechar o aeroporto. Que segurança é essa? Eles tentam fazer alguma coisa e no fim morreram 199 pessoas. Outra coisa, a reforma da pista mora do lado de cá do aeroporto, na Pedro Bueno, o dreno da pista está dando enchente na Pedro Bueno, só que ninguém olha; só os moradores. É bom isso! Para quem mora na região, esse Aeroporto de Congonhas quando fizeram o de Cumbica diminuíram as aeronaves. Falaram que o governador, que não vou citar nome, queria fazer um parque. Resolveram pelos aviões pequenos, e hoje voltou. Dizem ali, que não aumentaram. Aumentou sim, quem mora na região sabe. Porque hoje, passa das 22 horas os aviões descendo. Só que eles não estavam lá para medir nem para ver, a gente não consegue mais dormir. E outra, passou das 22 horas, mas não existe mais a lei do silêncio. A aeronave pode fazer o que quiser, pode aterrissar. Falaram que vai ter mil pessoas desempregadas; se tiver desapropriação, só nas empresas que tem ali, da Pedro Bueno em diante, são mais de 3 mil funcionários no olho da rua, e mais de 300 empresas que vão falir. E vários moradores tiveram enfarte e estão internados, e ninguém está nem aí para nós. Essa é a nossa realidade. Existe um projeto no Aeroporto de Viracopos, quando foi construída a Rodovia dos Bandeirantes que está prontinho; vocês podem pegar e ver a estrada que é para o Trem Bala, que levaria 18 minutos do Aeroporto de Congonhas para Viracopos; terminaria o problema do Aeroporto de Congonhas. Mas para quê? É uma obra que não vai gastar muito. Se você desapropriar a região do aeroporto, vai gastar muito mais e não vai resolver. Um piloto de avião, que não pode se identificar, falou que da Aroeira, atrás do aeroporto, ali é um vale onde o avião faz isso, se desgoverna e tem que arremeter. Eu fiquei olhando e gostaria que todos os moradores observassem e até filmassem. Quando os aviões vão descer, ele faz isso e arremete. Mas por quê? Ninguém explica! Ninguém fala! Então, as nossas autoridades, hoje, deixam muito a desejar. É só isso que tenho para falar. Obrigado.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Agora a Yara Toledo vai falar.



SRA. YARA TOLEDO – Boa-noite a todos, novamente. Prezados e prezadas autoridades competentes, e senhores responsáveis pela elaboração do EIA-RIMA. Parabeno-os pelo empenho e promoção do evento, e oportunidade da sociedade se manifestar. Prezados senhores, o que foi atendido em relação as reivindicações da sociedade sobre o impacto de influencia direta e indireta na audiência anterior? É oportuno salientar que o cidadão do entorno e local é vítima de saturação de poluição sonora, que vem reivindicando soluções desse inconveniente há mais de 30 anos. Quem agüenta? Só que não mora perto e não mora na capital. Das 6h da manha, a cada dois minutos de decolagem de uma aeronave. É vítima também da capacidade de suporte pela segurança, as atrocidades, prossegue. Vítima, o barulho produzido por Congonhas é prejudicial às escolas, aos hospitais e aos bairros vizinhos. Como fica a saúde, como colocou a colega anteriormente. Vítimas de saturação de trânsito, resíduos sólidos, contaminação do solo e outros. A capital, uma metrópole, a grande São Paulo, explosão demográfica, com mais de 19 milhões de habitantes, no limite da capacidade de suporte. Que modelo pretende a segurança e qualidade de vida do cidadão do entorno? E conseqüentemente a grande São Paulo? O momento é de resgatar a qualidade de vida desses cidadãos vítimas desse desastre, não decliná-los em detrimento a “n” interesses a deriva, por mais barulhos e atrocidades, sem contar com os possíveis precatórios futuros. Além de parcelamento do solo e reduzir as áreas edificantes, disciplinando os espaços e preservando o meio ambiente, apesar do empenho de quase 200 parques na cidade, há necessidade de muitas áreas, ainda é pouco, de lazer, recreação e espaços verdes. Por que não elaborar audiências públicas sobre alternativas de estudo para a mudança de local do Aeroporto de Congonhas? Os princípios fundamentais do direito urbanístico, da função social, da propriedade da Constituição, ainda os princípios ambientais da precaução, da previsibilidade e do equilíbrio, princípios que alertam para esses estudos de alternativa de retirada do aeroporto da capital. Cidadania e ética, respeito àqueles que já habitam a essa região, pelo que ela oferecia, e oferece não pelo que ela poderia vir a oferecer. É só. Muito obrigada.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Ciríaco dos Santos e o próximo Adin Costa, jornalista e morador.

O SR. CIRÍACO DOS SANTOS – Boa-noite pessoal. Serei muito breve. Fui fazendo anotações de tudo o que foi falado aqui. Só gostaria que a empresa que fez esse estudo,



dissesse para nós aonde eles chegaram que aumentando a pista vai resolver os problemas. Como foi feito esse estudo? De que maneira? Quem pegar o relatório e ler com calma, na conclusão vai ver que está pedindo o aumento de pista. Eu sou morador, não sou técnico, vou defender o meu lado e o lado de vocês. Não foi feito com essas palavras mas eu li dessa maneira. Acho que fui bem claro. Só gostaria que nos dissessem como foi feita essa conclusão? Se, se aumentar, vai resolver todos os problemas da parte de segurança. É só isso, pessoal. Obrigado.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Adin Costa, por favor. Fique a postos Pedro Alberto dos Santos e depois Maria Cristina Reali Sposito.

SR. ADIN COSTA – Queria apresentar a vocês algumas palavras de encômios, de gentilezas, pelas palavras que ainda que contestantes aos nossos pontos de vista sejam essas palavras avaliadas de uma forma muito consentânea com aquilo que é a lógica dos fatos. Eu vou me apresentar a vocês. Na última reunião que tivemos no Parque Jabaquara, eu me qualifiquei como sendo Adin Costa, cirurgião dentista aposentado, e também primeiro jornalista formado no Brasil. Essa qualidade de jornalista faz-me ver todos esses problemas sob dois ângulos diferentes. O que posso fazer, dentro da condição de ser escriba, dentro da condição de escrever, o que posso fazer em benefício das comunidades que aqui estão. Estou diante de auditandos; aqui devem ter 800 ou 1000, e todas as pessoas têm seus respeitáveis pontos de vista; ainda que tais pontos de vista sejam motivos da gente esquematizar, de forma idearia, de uma forma diferente. Mas que posso dizer é que na condição de jornalista tenho feito algo que todos vocês desconhecem. Eu passo praticamente 12 horas diária da minha vida estudando todos os problemas relacionados à área aeroportuária, que nós estamos vivenciando como sendo um problema, e como sendo também um problema de terrorismo. Eu vou repetir essa palavra terrorismo, porque todos aqui estão inquietos, sôfregos, para obter uma solução que seja aquela equânime aos nossos princípios ainda de convivência dentro da área em que vivemos. O que acontece? Essa insalubridade que ocorre nos nossos pensamentos, porque alguém está criando essas situações adjetas de impunidade até, porque falam e nós não podemos responder, a não ser nesse seminário, nós estamos praticamente escutando, ouvindo, sem poder relancear os nossos olhos àquilo que seria uma auto-defesa. Quando disse que fico diante do computador 11 e até 12 horas, é porque estou elaborando um grande trabalho em defesa dos princípios das comunidades



aeroportuárias. Pretendo fazer 12 cartas, missivas, dirigidas aos poderes Legislativo, Executivo de Brasília, também aqui de São Paulo, para que tenham a possibilidade de auscultação dos nossos problemas. Todos que estão aqui estão sofrendo de uma forma diuturna, crônica, com aquilo que está sendo simplesmente desejável por algumas autoridades, ou do município ou então do estado. Mas vou relatar rapidamente o que ocorre dentro desse primeiro trabalho que estou fazendo. É exatamente a ligação Congonhas, Aeroporto de Cumbica. Estive com algumas autoridades do Metrô, ultimamente, não faz nem dez dias, para apurar e também sentir, depois de breve triagem de conversações, vim a sentir que existem projetos muito importantes do Metrô, no sentido de fazer com que o nosso aeroporto, que vai além do aeroporto Santo Amaro, possa se ligar ao Aeroporto de Cumbica. É o sistema “monorail”, que vai atravessar da estação São Judas Tadeu em direção ao Aeroporto de Congonhas. E também estação Luz em direção ao Aeroporto de Cumbica. É uma idéia, é um projeto que já está existindo. Eu tento tranquilizar vocês dessa forma, porque existe um pensamento de um aproveitamento que seja plenamente útil a todos nós, no sentido de fazer com que o Aeroporto de Cumbica seja a centralização das nossas atenções. Como não posso falar mais nada, fico quieto. Obrigado.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – O Sr. Pedro Alberto, por favor, e a Maria Cristina, eu pediria que ficasse atenta. O João Junqueira também na seqüência.

PEDRO ALBERTO DOS SANTOS - Boa-noite. Estou impressionado com a quantidade de associações aqui presentes, com certeza, se nos unirmos, venceremos. Venceremos o quê? Nós estamos numa crise financeira global e precisamos de dinheiro para sair dessa crise. Precisamos consumir para sair dessa crise. Não há como sair dessa crise se não houver consumo. Ninguém é contra que tenhamos a Copa aqui, porque sem futebol, o que vai ser da gente? Agora, já pensou quando estiverem vindo os jogadores da seleção dos Estados Unidos e se chocarem com jogadores de outra seleção no ar? Que futebol, hein? Olha gente, é o seguinte! O que é uma audiência pública? Uma audiência pública é quando aquele que vota tem a oportunidade de apresentar o projeto, salvo algumas exceções. Ouvimos mais justificativas, não ouvimos alguém apresentar alguma coisa em relação ao que foi falado aqui. Eu não me admiro que os que estão me ouvindo agora, os que estão olhando para mim, ficassem distraídos, porque fugiram do foco. Você vai ouvir falar o que, se estão falando justificativas. Eles não precisam de justificativas, eles têm o



poder na mão. O primeiro projeto que quero apresentar como cidadão é que a lista que está aqui, sob pena de cerceamento de defesa, seja passada a todos os presentes. Segundo projeto: não percam o prazo, podemos perder a ação, mas não vamos perder o prazo. Hoje entregue às associações aqui presentes, porque eu não pertenço a nenhuma associação e se Deus quiser não irei pertencer. Apresentem hoje, 50% mais 1, já para a próxima audiência pública. Eu poderia dizer que a gente vai à OEA, que vamos à AIA, que podemos, mas isso seria em vão; eles vão ganhar. Mas se tiverem um mínimo de coragem de estadista, o projeto é o seguinte que eu quero apresentar às Vossas Excelências: precisamos sair da crise, precisamos de dinheiro, precisamos consumir, aguardemos até 2014, mas desde já, quando fizeram Brasília, muita gente não acreditava que ia dar no que deu. E nós saímos do Centro do Rio de Janeiro e agora temos Brasília. O aeroporto não é nem em Campinas que tem que ser construído. Tem que ser construído numa área mais longe, mais longe porque São Paulo não agüenta mais tanta gente. Nós mesmos vamos mudar para lá. E o Aeroporto de Congonhas, esse sim tem de virar uma mata, vai ser plantado só árvores para que os pássaros voltem, para que o sabiá volte, para que possamos viver com dignidade, nós temos que viver, e não vivermos como número. Você não é um número. Você é uma pessoa ou é utopia ou é a morte! E vai ser a morte, porque a utopia é impossível. Vamos agüentar até 2014. Agüentaremos até 2014, que venha a Copa para cá! Que fique desde já o projeto de que Congonhas vai virar uma mata, para que se preserve o canto do sabiá, para que você tenha saudades da sua pátria, para que você não venha cuspir no seu túmulo que foi votado por nós. Se você quer ouvir o canto do sabiá, faça do Aeroporto de Congonhas uma mata, até nós vamos mudar depois para lá. Nós mesmos vamos sair e vamos lá para os confins de São Paulo. São Paulo não precisa mais crescer. Nós precisamos agora de dinheiro rápido para sair da crise. Fiquemos até 2014, mas que fique desde já planejado. Escute bem, autoridade, escute bem. O projeto é este. O projeto que estou apresentando, como cidadão, é para que o Aeroporto de Congonhas vire uma mata, vir a ser só mata, e aí a gente espera. Mas que seja desde já o projeto. Tenha coragem, tenha coragem de ser um estadista, tenha coragem de pensar no futuro, seja corajoso. Você precisa de dinheiro agora! Nós precisamos de dinheiro para sair da crise, mas seja um estadista, seja um visionário, eu agradeço às autoridades presentes, principalmente às da oposição, porque a oposição é que vai nos representar.



COORDENADORA HELENA MAGOZO – Sr. Pedro, o tempo esgotou. Maria Cristina Reali, por favor. Após a fala da Cristina, vai falar João Junqueira e depois o Jefferson.

SECRETÁRIO EDUARDO JORGE – Atenção, amigos! Por favor, nós estamos aqui para ouvir várias idéias diferentes das nossas, para recolher e depois continuar o debate. Então, vamos ouvir as idéias diferentes das nossas, ter paciência, porque para isso que é audiência pública, por favor.

SRA. MARIA CRISTINA REALI – Boa noite a todos, eu estou representando a OAB, em nome do seu presidente Dr. Luiz Flávio Borges D' Urso. A comissão do meio ambiente, Dr. Carlos Severino e eu, como membro da comissão, coordenadora de educação ambiental e conselheira do CADES. Serei breve em colocar o ponto de vista da OAB como uma sociedade, uma entidade civil que representa a população, que representa a categoria dos advogados e também a questão ambiental. Sabemos que a existência do aeroporto já vem de longa data, e inclusive muitos bairros formados ali, vieram após o surgimento do aeroporto. Sabemos que o aeroporto gera empregos. Sabemos que essa atividade é necessária numa metrópole como São Paulo, no entanto, estamos diante de uma realidade diferente, uma realidade que merece um estudo de impacto ambiental. É necessário que haja essa exploração da atividade aeroportuária, que sejam levadas em consideração as regras ambientais. Os problemas sérios que temos de degradação ambiental são esses que foram citados: ruído, que é a poluição sonora, que traz danos tanto às edificações como à saúde das pessoas. Temos também a questão da poluição do ar, o trânsito local, questões sociais que se formam, razão da exploração dessa atividade e também os resíduos, como também o efeito estufa. Diante do fato dessas degradações ambientais, nós sabemos que isso afeta as pessoas, a vizinhança, trabalhadores, moradores, estudantes, pacientes de hospitais, clínicas e os que transitam ao redor. Então, é necessário que se faça uma compensação ambiental com relação a essa degradação ocasionada; essa compensação ambiental, diante desse impacto ambiental ocasionado pela exploração dessa atividade. Nós verificamos que é necessário um estudo de impacto ambiental e também avaliar e analisar o uso e ocupação do solo local, isso é importantíssimo, como também uma licença ambiental; e é isso que está se providenciando. Esse estudo de impacto ambiental e essa licença ambiental para quê? Para que sejam cumpridas as regras ambientais e essa compensação ambiental deverá ser efetivada para que compense a degradação daqueles moradores que sofreram esses



danos ambientais. Dessa licença, e levando-se em consideração as regras ambientais, como nós vimos, os ruídos estão acima do permitido em lei. Essa degradação ambiental deverá estar em consonância do que dispõe a Constituição Federal, no artigo 225, que diz que todos, e não compete somente ao Estado, mas a todos, preservar o meio ambiente, para sadia qualidade de vida. O que estamos tratando aqui, não é somente a questão econômica, mas também a sadia qualidade de vida do ser humano. Obrigada.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Agora fala o João Junqueira; depois o Jefferson e o Luiz Alexandre.

SR. JOÃO JUNQUEIRA – Boa-noite. Eu vim aqui a convite da presidente da Associação das Vítimas Aéreas, Sra. Sandra, que me descobriu através de um artigo que escrevi para o "Estadão" e, felizmente, essa semana publicou num editorial. A contradição que o nosso Ministro da Defesa cometeu foi uma infelicidade, porque quando ele foi à televisão, à mídia, falar e propor tudo o que propôs em relação ao Aeroporto de Congonhas, eu lembrei de umas mil ou duas mil pessoas que conheço pessoalmente. Sou técnico em isolamento acústico. Entro nas casas das pessoas fazendo isolamento acústico. Faço janela acústica. Após 1995 quando comecei a fazer isso, eu vi o problema que existe na cidade de São Paulo de perto. É uma cidade que não respeita o ouvido de ninguém. No caso específico do Aeroporto de Congonhas, eu vi várias casas que me neguei a fazer o isolamento da janela, porque o isolamento feito na janela ia proporcionar um isolamento inferior ao da parede, da laje e de tudo o mais; a pessoa teria que criar um *bunker*. Perto daquele aeroporto, não, estou falando de perto. Depois que o Ministro Jobim falou, e eu acreditei e falei que votava nele para presidente. Ele foi tão eficiente que o mandaram para a Sibéria, só pelo risco dele ser presidente. Uma vergonha. Ninguém mais ouve falar em Ministro Jobim, ele se queimou perpetuamente para mim. O que ele está fazendo com o Aeroporto de Congonhas é um crime. Porque eu, como técnico acústico, vi aqui um Brigadeiro falando. Eu nunca imaginei de falar para um Brigadeiro, porque sou piloto. Já pousei em Congonhas com trem recolhido, eu dei trem embaixo, em cima da Juscelino Kubitschek, não, eu dei a 50 metros da pista, posei na pista e entrei na intersecção, porque atrás de mim vinha um avião, eu não tinha tempo de correr a pista e sair no final da pista. Como piloto, no Campo de Marte eu vi absurdos, no campo de Congonhas eu vi absurdos, quando Jobim falou, pensei que enfim iriam praticar aeronáuticas. Não se pratica aviação em Congonhas. Vários pilotos, pós o acidente de Congonhas, que



conheci, pilotos da TAM eram proibidos de falar. Todos falam, pousamos lá com medo. Então vim aqui, mas serei breve. O que é um isolamento acústico? Você vai numa casa e põe o decibelímetro. O que é um conforto acústico para uma pessoa não ficar louca? 40, 50 decibéis. Eu moro em Alto de Pinheiros e lá passa um avião de 2 em 2 minutos, fazendo entre 70, 80 db. Estamos falando de Alto de Pinheiros que está quase 7 km do aeroporto, está completamente fora do estudo ambiental. O que leva uma pessoa à loucura? Não é o tamanho do barulho. Ao ouvir um barulho numa boate, tudo bem, mas um avião a cada 2 minutos fazendo 80 db? Num domingo, começa às 6 da manhã e acaba 11 da noite, como acabou no dia que teve o fórum. Ninguém fala isso. Nenhum jornal tem coragem de publicar. Sugerir à associação um projeto para que o próximo acidente aéreo, que a Infraero gosta de números, é uma questão de estatística. Vai ter outro acidente aéreo. O Aeroporto vive no limite, ele opera no limite. Gastar no Aeroporto de Congonhas é burrice. Uma indenização do acidente da TAM, uma única indenização aérea do acidente da TAM, constrói outro aeroporto em São Paulo. Conheço vários arquitetos que têm projeto urbanístico para utilizar o Shopping Center, que eles ficaram de 2002 até agora fazendo lá, com garagem, cinema e tudo. Se arborizar aquilo, a empresa que pegar constrói de graça para a Infraero um outro aeroporto fora. Existem essas idéias, ninguém tem coragem de debater isso. Vou dar um aparte jurídico. Veio uma pessoa da OAB aqui, qualquer empregado que entrar na Justiça contra patroa nessa região, ganha por insalubridade. Se o empregado tem direito a ganhar insalubridade, por que nós que pagamos IPTU, podemos ficar ouvindo, de 2 em 2 minutos, um avião entrar dentro da sua casa?

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Agora fala o Sr. Jeferson Luiz de Souza. Em seguida, Luiz Alexandre e Fernando Pereira de Godoy.

SR. JEFERSON LUIZ DE SOUZA – Boa-noite. Sou morador da Av. Pedro Bueno. Primeiro, eu gostaria de dizer que sou totalmente contra esse mecanismo, esse EIA/RIMA tem de ser rejeitado. A Secretaria está dando um aval para um mecanismo, para o aeroporto que polui sonoramente, polui o ar. De qualquer forma, que seja, você pode oficializar tudo isso daí, esse barulho, essa coisa. Esse instrumento que estamos discutindo hoje, como disse o Brigadeiro, ele vem a mitigar os problemas que enfrentamos. E eu, como morador, digo que não quero isso, eu não quero diminuir o barulho do avião, eu não quero nenhum barulho de avião passando em cima da minha



cabeça. Eu não quero diminuir a poluição, eu não quero nenhuma poluição provocada pelo avião. Como disse o outro senhor ali, vamos transferir esse aeroporto, não precisa ser tão longe. Existem áreas em São Paulo praticamente sem habitação, Engenheiro Marsilac, por exemplo, extremo da zona Sul, que não tem ninguém; é uma área pouquíssima povoada, por que não se constrói lá? Depois cuida da segurança para que não se construa prédios em volta, que nem aqui, que é densamente povoado. Outra coisa que o Sr Secretário falou, não dá para analisar só pelo ponto de vista de meio ambiente, do impacto ambiental. Moramos aqui, e se o avião cair na nossa cabeça? Não importa se o ar está limpo ou não. O avião cai na nossa cabeça e a gente não estará mais ali. Se ele tromba com nosso prédio, ele não estará mais ali. Está relacionado à segurança que vem como o René falou do prolongamento da pista. E daqui a cinco anos, como faz? Prolonga mais a pista? Daí a outros 5, prolonga de novo? Vamos chegar aonde com essa pista? Em Diadema? Sabem, não é por aí. Esse aeroporto não tem condições mais de ficar onde ele está locado. Tem de ser transferido. Transferir de São Paulo. (Pausa.) Dá licença! Se você quiser falar, pode vir aqui, mas agora sou eu quem está falando. Eu concordo quando dizem que o aeroporto gera toda uma série de divisas, de dividendos para a cidade de São Paulo. Não precisamos tirar o aeroporto daqui, temos áreas onde esse aeroporto pode ser implantado, ser feito 3, 4 vezes maior, o tamanho necessário para comportar, não só o tráfego aéreo atual, mas o do futuro. Temos que pensar nisso também. Como será, daqui a vinte anos, esse Aeroporto de Congonhas? Não tem condições de mantermos mais da forma como está, além de atrapalhar todo o entorno, são bairros e bairros. Quantas milhares de pessoas estão ali? E aquele negócio encravado. O que o rapaz falou dos pilotos. O Aeroporto de Congonhas é conhecido pelos pilotos como paliteiro, porque tem tudo em volta, um monte de palitos; são os prédios. Eu sei, eu trabalhei no aeroporto, trabalhei muitos anos no aeroporto na Sater e na American Airlines, em Guarulhos. Podemos levar esse aeroporto para uma região pouco habitada, como falei. Tem o Engenheiro Marsilac, por exemplo. Guarulhos não era nada, o que tinha em Guarulhos antes do aeroporto? Hoje é uma região que tem de tudo, se levar o aeroporto para lá, você desenvolve tudo, você não desenvolve só o aeroporto, você desenvolve toda a região também. Acho que era isso que queria falar. Esse instrumento deve ser rejeitado, outros também devem ser rejeitados. Acho que ao aceitar esse instrumento é dar o aval da Secretaria do Meio Ambiente para uma coisa que polui,



para uma coisa que degrada o meio ambiente, não é só mitigar, a gente quer eliminar. Eu acho que é por aí. Obrigado.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – O Sr. Luiz Alexandre Lara, depois o Fernando Pereira de Godoy e o Rogério Psichini.

SR. LUIZ ALEXANDRE LARA – Boa noite a todos, à Mesa, Sr. Secretário, Sr. Willer, Regina, Helena e os outros componentes. Tive a oportunidade de coordenar uma Comissão Intersecretarial de assuntos aeroportuários na Prefeitura da São Paulo, entre os anos de 2001 e 2004. Durante esse período, a gente acumulou algumas coisas que estão longe de capacitar a Prefeitura, mas deu a exata dimensão de quão ignorantes somos. Quando no poder público, principalmente o poder público local, ignorantes com relação aos assuntos aeroportuários. Impressionante a nossa ignorância diante dos impactos positivos e negativos, diga-se de passagem. Nós tivemos a oportunidade, como eu disse, de acumular alguma coisa, mas acho que o principal disso está revelado nessa plenária de hoje. As contradições são importantes para fazer com que a gente cresça em qualquer assunto na vida. As contradições são importantes para revelar cada um dos lados e cada uma das etapas que estão circunstanciadas em qualquer assunto da vida. Eu queria parabenizar a Prefeitura pela iniciativa dessa audiência pública, porque foram poucas as oportunidades que o povo de São Paulo teve de expressar a sua opinião a respeito de um equipamento público tão importante como é um aeroporto. Agora, eu gostaria de salientar que é importante a gente falar de Congonhas, mas também é muito importante ter uma visão sistêmica do sistema aeroportuário metropolitano. Congonhas não pode ficar desconectado dos outros aeroportos da nossa região metropolitana. Claro que São Paulo, a sede da região metropolitana, tem toda a pujança econômica que já foi dita aqui, melhor até do que eu possa expressar. Mas também é verdade que o nexo territorial existente entre os aeroportos, os sistemas viários que interligam esses sítios, são, hoje, motivo, eu diria, de projetos absolutamente pontuais. Pegar uma linha férrea que ligue o centro de São Paulo a Guarulhos, é uma visão não-sistêmica, é uma visão pontual. Falta-nos eu acho, uma visão estratégica, claro que esse EIA/RIMA no *time* em que ele foi elaborado, não pode ter a extensão necessária para avaliarmos territorialmente e regionalmente a importância e os impactos positivos e negativos do Aeroporto de Congonhas. Outra coisa muito importante de ser dita é que à época, nós conseguimos estabelecer no Plano Diretor estratégico da cidade de São Paulo, uma série de artigos



que ajudam a aproximar a cidade e o aeroporto, do ponto de vista da compreensão e da convivência. Muitos dos problemas relatados pelos senhores são fruto justamente do não diálogo entre esse equipamento, entre as autoridades aeroportuárias brasileiras e as autoridades territoriais, ou locais, ou suas prefeituras. A gente defende, defendia e defende que haja uma constante capacitação dos quadros técnicos da Prefeitura de São Paulo, como de qualquer Prefeitura que tem em seu território um aeroporto para que ela se torne uma autoridade aeroportuária, tanto quanto é o gestor aeroportuário. A cidade é, a partir de 1988, um município e recebeu responsabilidades da nossa Constituição que não podem ser transferidas a um gestor que não gere a cidade. A importância desse relacionamento, que hoje estamos nos primeiros passos através dessa audiência pública, queria valorizar, parabenizar, mas ao mesmo tempo lembrar que as contradições não devem desistir, não deve ser aniquiladas, mas devem ser valorizadas para que possamos encontrar uma saída comum, uma saída respeitável para todos os presentes, para todos os envolvidos e, naturalmente, fazer com que o poder público local ou a Prefeitura se torne uma autoridade aeroportuária, capacitada técnica, política e humanisticamente falando. Muito obrigado.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Agora vai falar o Fernando Pereira de Godoy; em seguida o Rogério.

SR. FERNANDO PEREIRA DE GODOY – Boa-noite a todos. Sou técnico da SABESP, trabalho na área de engenharia e estou representando a empresa. O convite foi feito pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. Antes de falar sobre o problema, vou contar uma história. A SABESP, em parceria com a Prefeitura, hoje, se relacionam através de um convênio intitulado "Programa Córrego Limpo", no qual contemplou um córrego que está entre a Rua Jesuíno Maciel e a Av. da Invernada. Quem é residente da região, fica na frente da entrada principal do aeroporto, em frente a Washington Luiz. Durante 2 anos a SABESP e a Prefeitura, nessa parceria, investiram aproximadamente 500 mil reais num programa de despoluição desse córrego, onde foi feita a revitalização de margens, foi feita toda a retirada de esgotos que havia nesse córrego. Com isso melhorou a qualidade da região: havia mau cheiro, ratos, baratas, uma série de outros problemas. Hoje existe um problema com a manutenção dessa melhoria que fizemos que é relacionado à infraestrutura do aeroporto. Temos uma ligação irregular. Existe rede pública da SABESP para os prédios das empresas que trabalham no aeroporto, e essas empresas não fazem as



conexões na rede pública de esgoto. Esse esgoto é jogado na galeria *in natura* e acaba indo parar no córrego onde nós fizemos todo esse trabalho de intervenção. Então, é uma reivindicação da SABESP que as autoridades aqui presentes, venham juntamente com esse impacto ambiental, que não foi analisado e que também não apareceu no relatório. O investimento que por muito tempo foi um problema para a cidade, hoje, a SABESP em parceria com a Prefeitura, vem tentar resolver esse problema de poluição de córregos e é um problema que temos com o aeroporto e não conseguimos resolver. Obrigado e parabéns pelo fórum.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Sr. Rogério Psychini e em seguida a Ângela Barea.

SR. ROGÉRIO PSICHINI – Boa noite a todos. Sou morador da região do Jabaquara e gostaria de saber se poderia me dirigir à Mesa e questionar, fazer algumas indagações com referência ao assunto em pauta. É possível ser feito isso? Perfeito. Então, vou me dirigir ao próprio Secretário, primeiramente. Queria saber o porquê da urgência da encomenda desse estudo, um estudo que requer um complemento maior de entendimento dos efeitos ambientais, até mesmo opiniões de especialistas da área, como o próprio José Goldenberg e pessoas realmente de renome. Questionando então, fazendo a primeira pergunta referente a esse estudo, que foi assim meio que precipitado, em 90 dias, e que parece que em momento algum foi mencionada a questão da vida humana. Diariamente passam centenas de aviões e, como já foi dito pelo nosso colega aqui, no final desse relatório é sustentado que deveria ser ampliado o aeroporto. Desse modo, o pensamento é: pista maior, avião maior, e perigo maior. Sr. Secretário, por gentileza, o senhor pode se pronunciar?

COORDENADORA HELENA MAGOZO - No final das apresentações ele vai falar.

SR. ROGÉRIO PSICHINI – Então, é só esse o recado que eu gostaria dar, indagando ao Sr. Secretário e também aos próprios governantes, que deixam a população de maneira totalmente desavisada, sem idéias esclarecidas. E é só isso que eu gostaria de questionar, porque parece que esse estudo é mais voltado ao modo econômico e à importância do aeroporto, e menos à dos moradores e do impacto ambiental. Muito obrigado.



COORDENADORA HELENA MAGOZO – A próxima a se manifestar é Ângela Barea.

A SRA. ANGELA BAREA – Boa-noite a todos. Eu moro em Moema há nove anos, acho que tenho o direito de falar sobre o tipo de vida que a gente tem aqui e a qualidade de vida. A poluição prejudica o sistema respiratório, a memória, a visão, a audição, como já se falou o sistema cardíaco e tudo mais. Então, eu apelo aos órgãos públicos que têm responsabilidade sobre a população. Apelo para o bom-senso de vocês. Vocês não podem fechar os olhos a essas questões. Em segundo lugar, esse aeroporto foi fundado em 1936, quando a realidade da cidade era uma, nós estamos em 2009, a realidade da cidade é outra. Então, não adianta. Na ocasião em que foi feito era viável, porque era tudo mato em volta, hoje não é mais. Então, eu apelo novamente para o bom-senso. Questão de segurança: teve um feriado recente, e eu estava no meu recinto, ali para estudar, e como era véspera de feriado, eu notei que os vãos estavam mais intensos do que o normal. Parei o meu estudo e comecei a olhar para a janela. Em nove anos que moro aqui, foi a primeira vez que eu fiz isto, aí o que eu observei? Que as aeronaves percorrem três, basicamente três rotas: uma à direita, outra no meio e, à esquerda. Notei que todas as aeronaves que faziam essa rota da esquerda, portanto, mais próximas aos prédios, faziam um movimento oscilante. Eu fiquei olhando no meio dos prédios e as aeronaves passavam assim. Então, eu pensei: gente, eu nunca tinha observado isso, eu falei que é um perigo que está evidente, está na nossa janela, é só você parar para observar. São três rotas muito próxima, mas fica nítido que são três corredores no ar, e os que percorrem esse corredor da esquerda, não sei, eu não sou da aeronáutica, mas imagino que seja pela maior proximidade dos prédios. As aeronaves faziam um movimento oscilante, então, esperar por outro acidente é questão de tempo. Está aí na nossa janela, basta ter olhos para ver. Outra coisa que eu queria falar àquele senhor que apresentou a parte técnica, eu não sei classificar os tipos de aeronaves, mas tem uma aeronave muito potente que quando passa vibra o prédio e o barulho é tremendo. Quando esse tipo específico de aeronave passa, eu me pergunto: ela está reduzindo a velocidade do motor para pousar, ou ela já está caindo? Realmente o barulho é tremendo, realmente dá medo na gente. Eu não sei, é uma aeronave muito grande, e quando ela está mexendo nos reversos para diminuir a velocidade, a impressão que a gente tem é que ela já está caindo. E queria lembrar ao outro nobre colega, que foi sentar pra lá, não sei, não lembro o nome dele, que os senhores dos órgãos públicos nos representam, eles representam a população temporariamente. Na democracia, nós demos esse direito a eles pelo voto,



mas quero lembrá-lo que o poder não está absolutamente na mão deles, o poder emana do povo, pelo povo e para o povo, está na nossa Constituição. Nós temos obrigação, enquanto cidadãos, de lembrar disso e exercer esse poder. É o único poder que é legítimo, é o poder que está na Constituição. O poder emana do povo, pelo povo e para o povo. Muito obrigada.

COORDENADORA HELENA MAGOZO - Nós vamos passar para as autoridades inscritas. Iniciando com o Vereador Jamil Murad.

VEREADOR JAMIL MURAD - Boa-noite a todos. Eu queria cumprimentar a todos os participantes dessa audiência pública, cumprimentar os membros da Mesa, cumprimentar o Deputado Arnaldo Faria de Sá, é o parlamentar que eu vi neste momento aqui. Essa questão, eu também sou morador daqui, na Av. Altino Arantes, aqui pertinho. Bom, eu quero dizer o seguinte: que nós precisávamos colocar no devido lugar as decisões sobre um assunto tão importante. Eu não sei se foi convidado, mas, por exemplo, um membro do Ministério Público não está aqui. A Assembléia, a Câmara Municipal agora vai discutir uma revisão do Plano Diretor. Eu acho que um assunto deste tem de fazer parte da revisão do Plano Diretor. A Câmara também foi convidada?

COORDENADORA HELENA MAGOZO - Também, todos, e o Ministério Público também.

O SR. JAMIL MURAD - Eu recebi o convite no meu gabinete e vim, mas a direção da Câmara deveria também estar representada. Nós queríamos dizer que essa discussão, eu proponho, Secretário Eduardo Jorge, que nós vamos convidá-lo, em nome da Câmara, junto com outros vereadores, para que essa discussão vá lá também, seja levada pra dentro da Câmara. Não se pode resolver um assunto tão sério, de maneira tão rápida. Aqui eu encontrei a Sandra, que é Presidente da Associação dos Parentes das Vítimas de Acidentes Aéreos. Havia a empresa e, olha, foi muito difícil reconhecer qualquer direito dos parentes das vítimas de acidente aéreo. Passado um tempo, teve outro grande acidente e isso significa que as empresas estão preocupadas com o lucro que elas têm, mas não se preocupam com as condições de segurança, com as condições de funcionamento para preservar os interesses da sociedade. Nós queríamos registrar que aquela crise que teve aqui, em minha opinião, aquela crise aérea de um ano atrás que teve aqui, foi fruto de uma política deliberada, de entregar o poder de funcionamento dos



aeroportos na mão da ANAC. E quem nomeava o pessoal da ANAC eram as empresas que impunham os seus interesses. Não o interesse do usuário nem o interesse da sociedade, e nem o interesse daqueles que vivem no entorno dos aeroportos. Então, foi imposto um ritmo de funcionamento que levou ao acidente. A sociedade precisa realmente valorizar a audiência pública, os debates, os fóruns, para que a voz da sociedade seja ouvida e o interesse da sociedade seja contemplado. Por isso que nós queríamos, nesse momento, dizer que, como vereador estou começando o mandato. Já fui deputado estadual e federal, mas vereador eu nunca fui. Estou ouvindo atentamente a todos, anotando, e nós vamos, então, defender o interesse da sociedade de São Paulo lá na Câmara. Nós vamos convidar o Secretário Eduardo Jorge para que nós façamos este debate na Câmara Municipal, e que seja contemplado esse debate no plano de revisão, na revisão do Plano Diretor. Muito obrigado.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Deputado Arnaldo Faria de Sá, por favor.

DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ – Boa noite a todos. Quero cumprimentar o Eduardo Jorge, cumprimentar os componentes da Mesa, cumprimentar o Vereador Jamil Murad, e dizer o seguinte: eu conheço o Eduardo Jorge; foi deputado comigo. Sei que é uma pessoa séria e honesta. E, na verdade, esse estudo de impacto ambiental parece mais um estudo de impacto comercial, essa é a grande verdade até agora. Eu queria colocar duas coisas fundamentais: a primeira é que a Infraero está em fase de privatização. Se ela vai ser privatizada, então, tem que esperar privatizar a Infraero para depois mexer nessa questão do Aeroporto de Congonhas. Em segundo lugar, a proposta que está sendo colocada é de aumentar a pista do Aeroporto de Congonhas, mas até onde vai essa área a ser atingida? Ninguém sabe! Informe primeiro para todos saberem qual é a área. Comenta-se que até a 35ª Delegacia, comenta-se que é mais pra lá, mais pra cá, o Itaú nem pensar, não vão pegar. Mas, na verdade, veio aqui o representante dos empregados dizer que vai ter o desemprego de 500 pessoas, mas se fizerem o que estão falando, o desemprego vai ser de milhares de pessoas. E as empresas que vão fechar as casas que vão cair, o que está sendo discutido? E a questão da desapropriação? Todo mundo sabe o que acontece. A desapropriação vai para o precatório. Maldito precatório, ninguém recebe. Então, na verdade, a desabitação é que é grave aqui e nós temos que ter esta preocupação. Eu louvo a atitude do Brigadeiro Gandra, do representante do SNEA, mas eles têm interesses comerciais, e nós temos interesse nas pessoas que



moram no entorno; essa é a grande verdade. Congonhas não é mais aeroporto internacional, Congonhas é aeroporto doméstico e, se é doméstico, é só naquele limite de 12 milhões de pessoas. Se não pode aumentar o limite de pessoas embarcando no aeroporto, não precisa aumentar a pista, essa é a grande verdade. Agora, por trás de tudo isso, com todo respeito aos componentes da Mesa, muitos deles estavam sendo irônicos enquanto as pessoas falavam aqui. Eu percebi a reação de alguns deles, dando risada, fazendo pouco e fazendo chacota das pessoas que estavam aqui, se colocando. Na verdade, o que está por trás de tudo isso, eu só queria corrigir a Sonia num detalhe: no caderno de protocolo da Copa do Mundo, não está o Aeroporto de Congonhas; o Aeroporto de Viracopos e o Aeroporto de Cumbica. Não precisa de Congonhas para fazer a Copa do Mundo, essa é a grande realidade. Por trás de tudo isso tem uma PPP, uma parceria pública e privada para fazer um grande Shopping Center embaixo da pista que vai ser alongada do aeroporto. Por isso que eu queria pedir ao Eduardo Jorge, que eu conheço e que é uma pessoa séria e honesta: dê mais prazo e discute esse EIA/RIMA que é, na verdade, um EIA comercial. Obrigado.

COORDENADORA HELENA MAGOZO - O Deputado Estadual Vicente Cândido e em seguida nós teremos o Deputado Carlos Giannazi. O Vicente saiu então o Deputado Estadual Carlos Giannazi. Por favor, Carlos.

DEPUTADO CARLOS GIANNAZI – Boa noite a todos e todas. Queria cumprimentar todos os membros da Mesa, na pessoa do Secretário Eduardo Jorge, e registrar aqui a nossa posição, não só enquanto Deputado Estadual da Assembléia Legislativa, mas como morador da região da Av. Santa Catarina. Em primeiro lugar, gostaria de fazer coro aqui, e me filiar às críticas que foram feitas pelas entidades e pelos moradores. Mas, principalmente, às manifestações de críticas técnicas a esse relatório de impacto ambiental, que coincide a sua apresentação com o anúncio do poder público que todo mundo acompanhou, de ampliação do aeroporto de Congonhas, e com a desapropriação de mais de duas mil casas na região do Jabaquara. Estranhamente, a apresentação desse relatório, que foi feito às pressas como o próprio expositor colocou, nós não tivemos tempo, foi feito, me parece, de uma forma oportunista, para atender a maiores interesses, que eu citei aqui agora. É um relatório que tem várias falhas técnicas e de metodologia, como ficou muito claro. As entidades apresentaram, nós temos aqui engenheiros, nós temos conversado com muitos pilotos, membros do Corpo de



Bombeiros, pessoas que trabalham dentro do aeroporto que são proibidas de falar, de fazer pronunciamentos públicos, porque são perseguidas, são demitidas. Existe, na verdade, uma verdadeira “lei da mordça” dentro do Aeroporto de Congonhas. Mas nós conversamos com o Sindicato dos Aeroviários, com vários pilotos que denunciam sistematicamente a falta de segurança do aeroporto, e todas as denúncias que foram feitas, inclusive pela imprensa, nós acompanhamos. Recentemente, por exemplo, as repressões em cima dos controladores de vôo, que não podiam falar, muitos até foram presos, inclusive porque não podiam falar da situação de caos do Aeroporto de Congonhas. Mas, nós queremos registrar essa nossa posição crítica: esse relatório que foi apresentado aqui beira o ridículo, é oportunista e ele foi apresentado e feito para legitimar tanto a manutenção do aeroporto, como a sua ampliação. E isso nós não vamos aceitar. A sociedade civil, a cidade de São Paulo não aceita a ampliação do aeroporto, até porque todos nós sabemos que a cidade de São Paulo já está estagnada, é uma cidade que vive o verdadeiro caos urbano, com caos no trânsito e no transporte público. Portanto, não há a mínima condição de ampliação desse aeroporto, nem da sua permanência do jeito que ele funciona hoje. E nós defendemos uma restrição de vôos e, pra não dizer que sou radical, porque muita gente defende o fechamento total, para que ele seja transformado no verdadeiro Parque do Ibirapuera; um verdadeiro parque seria, talvez, até o ideal para a nossa cidade. Eu comungo da seguinte tese: que existem outras regiões da grande São Paulo que podem abrigar um novo aeroporto integrado à cidade de São Paulo, com transporte sobre trilhos. Várias áreas: tem Diadema, tem Itapeverica da Serra, se o governo investir transportes sobre trilhos, a gente resolve essa situação. Então, solução tem. Agora, nós vamos reagir, a sociedade civil, a Assembléia Legislativa, a Câmara Municipal, nós não vamos aceitar nem a manutenção dessa forma e, muito menos, a ampliação do aeroporto de Congonhas. Para finalizar, eu gostaria de convidar todos os presentes inclusive as pessoas que representam as três esferas governamentais: o governo federal o municipal e estadual também, para participar de uma audiência pública que nós vamos realizar na Assembléia Legislativa no próximo dia 17 de fevereiro, no Espaço Teotônio Vilela, às 19h, para debater principalmente essa questão da ampliação. Na verdade, para fazer a resistência já, contra a ampliação do Aeroporto de Congonhas e contra a desapropriação de mais de duas mil famílias na região do Jabaquara. Dia 17, às 19h, na Assembléia Legislativa. Um abraço a todos. Obrigado.



COORDENADORA HELENA MAGOZO - Nós terminamos a manifestação de todos os inscritos, e nós vamos passar agora, queria pedir tranqüilidade pra gente poder ouvir a Infraero. É bom contextualizar que o estudo de impacto ambiental apresentado, é um estudo que está em audiência pública para ouvir a posição dos cidadãos, presume aprimoramento, não é um documento final e tem a avaliação da Câmara Técnica, dos setores técnicos da Secretaria. Então, quer dizer, é um instrumento apresentado que está sendo colocado em avaliação com a posição, para ser mais um elemento pra avaliação. Não é um documento final como pareceu, às vezes, pela fala dos cidadãos. Eu pediria então, o posicionamento tanto do Sr. Willer Larry como do Ricardo, representante do Meio Ambiente da Infraero, no que achar competente dentro das questões que foram colocadas. Mas que fossem respondidas em blocos, de acordo com a especificidade e a competência.

SR. WILLER LARRY FURTADO - Boa-noite a todos. É salutar este espaço pra gente discutir o destino da cidade, dos equipamentos, e eu, no exercício da cidadania. Eu quero ressaltar que nós representamos uma empresa, estamos trabalhando em função da cidade, do aeroporto. Nós temos a convicção de que o aeroporto é da cidade e o aeroporto é do tamanho que a cidade assim o desejar. Então, cumprindo toda a legislação, as demandas, as solicitações da sociedade organizada, dos órgãos não ativos, o relacionamento com o município, com o Estado e com as esferas federais, nós estamos nesse momento realizando esse ato. Cabe lembrar que nós, os cidadãos, os moradores, como eu sou também um morador de Moema e Campo Belo, nós temos de manifestar, respeitar as opiniões divergentes, convergentes, e para dar nossa melhor solução, ou a solução que a sociedade assim desejar, para um equipamento que é da cidade. Todos se manifestaram: todos os níveis de autoridades, moradores, nós, que somos eleitores, contribuintes e tudo, então, tem que ter esse respeito das manifestações. E nós assim respeitamos. Devo lembrar, dentro desse aspecto, que quem chegou primeiro quem ficou, se o aeroporto ajudou a cidade a crescer, se o aeroporto foi o vetor do desenvolvimento de Campo Belo, Moema, Berrini, se é bom ou não é bom para a cidade. A gente tem que saber, lembrar que sempre existiram normas e legislações específicas para o funcionamento, não somente deste aeroporto, mas de todos os aeroportos do Brasil. (pergunta inaudível) O seu espaço de manifestação já passou, então, eu pedi respeito, estou dando o fechamento, que a manifestação vai ser analisada pela Câmara Técnica e assim tenho dito.



COORDENADORA HELENA MAGOZO - Dentro do possível procure responder às questões.

SR. WILLER LARRY FURTADO - Então, eu só quero dizer, eu só quero lembrar que qualquer aeroporto do Brasil, tem um plano específico de proteção dos aerodutos; e estão colocadas as condições de ocupação dos espaços em torno de todo e qualquer aerodutos. Não existe aeroporto, tem uns planos específicos de funcionamento dessa zona de proteção específica. Então, vou passar para os demais colegas e nós atendemos ao que foi solicitado pela sociedade e pelo órgão regulador. Vou passar a palavra ao meu colega Álvaro, para dar continuidade. Muito obrigado pela atenção dos senhores.

SR. ÁLVARO VALENTE – Boa noite a todos. Eu quero dizer para vocês que a Infraero é uma empresa socialmente responsável, ambientalmente, e nenhuma medida é tomada de forma negligente, irresponsável ou aleatória. Tudo é feito dentro das normas e de todo o controle ambiental. A Infraero não tem divulgado ultimamente, dentro dos quatorze programas, o que nós realizamos. A Infraero realiza, de forma pró-ativa, ações que a sociedade não conhece. Resumindo rapidíssimo, nós estamos implantando uma meta de biodiesel, onde é a primeira empresa-aeroporto, área do mundo a substituir todo o diesel. Para o ano de 2008, 20%, programado para 2009, 50% e 2010 em 100%, isso visando a importância que a Infraero tem com a qualidade de vida, com a saúde humana. Infraero não é negligente, ela sabe o que é isso, não sei o que é isso (comentário inaudível) nós estamos implantando esse sistema. Ele está sendo implantado; além disso, também estamos implantando com a Faculdade de Saúde da USP, independente de condicionamento, condicionantes ambientais, de forma pró-ativa, como já passamos com a Dra. Regina; desde junho o professor Saldiva, que o pessoal conhece da Faculdade de Saúde da USP, faz um estudo pioneiro na América do Sul sobre nanos particulados no aeroporto, porque hoje tudo que se fala sobre emissão não tem credibilidade, não foi feito nenhum estudo de levantamento, assim como a gente não poderia discutir esse assunto aqui hoje. Se a gente não tivesse feito esse estudo, por mais simples e em curtíssimo prazo que foi feito, é uma oportunidade que todos estão tendo de discutir, porque não existia isso antes. Esse estudo se iniciou em 2001, e nós conseguimos realizar agora. O pessoal que está questionando a multa, o que importa a multa para quem tem consciência ambiental? É importante pagar a multa? Quem tem responsabilidade ambiental não precisa de multa. A Infraero tem consciência do que faz, e a Infraero, quando foi multada,



já estava fazendo. A Infraero já estava contratando a empresa para ter a oportunidade que vocês todos estão tendo agora. Quem vai responder a pergunta é a SVMA, cabe a eles que aplicaram a multa. (comentário inaudível) O Secretário já me proibiu de dialogar com você. Quem tiver algum interesse, eu respondo todos os questionamentos ambientais que vocês quiserem sobre a Infraero, manda pra mim que eu respondo na Superintendência do Meio Ambiente. A Infraero é socialmente responsável, e ambientalmente, pois se assim não fosse hoje não estaria ocorrendo essa audiência. E a Infraero está; nós estamos abertos pra todo questionamento, tudo vai ser respondido.

SECRETÁRIO EDUARDO JORGE - Amigo, a pergunta foi feita e ele tem o espaço para responder. Aqui ninguém pode obrigar a pessoa a responder, não pode obrigar. Amigo, ele está com a palavra e ele vai responder se quiser se puder, e se souber. Tudo aqui vai ficar registrado, isso aqui é uma audiência pública, não posso obrigá-lo a responder.

SR. ALVARO VALENTE - O questionamento que foi feito, por que motivo a SVMA foi responsável pela...

SECRETÁRIO EDUARDO JORGE - Amigo, olha, tem a regra da audiência pública. Você ouviu a regra, por favor, se o senhor continuar dialogando com o plenário ... Procure atender às duas horas de questões que foram feitas, já são bastante para você. Não procure discutir outras novas. Se quiser, vai ter outra audiência, então, responda se puder as questões que já foram feitas.

SR. ÁLVARO VALENTE - Dentro da questão que foi feita sobre por que motivo a SVMA foi responsável para conduzir o processo de licenciamento, o estudo ambiental. Em 2001, a Infraero solicitou a SMA, Secretaria do Meio Ambiente, foi quem delegou ao município. Então não foi a Infraero que, aleatoriamente, foi buscar o município, porque a Infraero, tudo que faz, faz dentro da legislação e dentro da ordem. Não tem nada fora da consciência que nós temos. Agora, quem quiser saber da idoneidade do nosso trabalho, vem procurar que eu respondo a todos. Bem, dentro disso daí, o que eu quero dizer é que essa seriedade com a saúde pública nós temos, temos essa consciência com a qualidade de vida que impacta o meio ambiente, principalmente hoje, e daqui há três, quatro, cinco anos, as questões ambientais serão mais importantes. Para isso, quem tem responsabilidade não precisa de leis, não precisa de norma, entendeu? Isso é um impacto



que impacta a vida de cada um, essa é política que nós temos empreendido dentro da empresa, não só em São Paulo mas de Manaus a Porto Alegre, então o melhor é isso mesmo.

COORDENADORA HELENA MAGOZO - Agora vai falar a empresa responsável pelo estudo de impacto ambiental:

SR. RICARDO VALE PINTO COELHO - A empresa expôs, desde o início, inclusive a condição administrativa de nossa contratação. Nós fomos contratados em total obediência a um processo licitatório, que é regido pela lei de licitações. Acho lastimável quando algumas pessoas aqui insinuaram que pudesse ser algo diferente disso. Todo processo de licitação, principalmente o de um órgão como a Infraero, é público, e todo mundo tem acesso a essa documentação. Nós cumprimos com toda a documentação que nos foi solicitada; não éramos a única empresa que participava desse processo, pois quando fomos vencedores nessa licitação existiam mais três empresas que concorriam conosco. O prazo para a execução não foi dado pela Infraero, nem escolhido por nós, e o Termo de Referência foi elaborado pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente e entregue a nós. Aceitamos o desafio de fazer o trabalho em 90 dias, mesmo sabendo, e tendo dito, no início desta sessão, que tínhamos conhecimento de ser um prazo curto. Porém, também desde o início nós deixamos claro, e há poucos minutos atrás a Sra. Helena repetiu: este é um estudo que ainda passará por complementações e correções. A empresa VPC Brasil irá aguardar que a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente analise o documento entregue e nos repasse todas as condições de correção e complementação. Assim nós faremos, e no prazo estipulado por eles. O que eu tenho a dizer é que o estudo foi feito, foi entregue, e o que a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente entender que deva ser feito de correção e complementação, será feito. Obrigado.

COORDENADORA HELENA MAGOZO – Tem a palavra o Secretário.

SECRETÁRIO EDUARDO JORGE - A Secretaria do Meio Ambiente, da Prefeitura, em primeiro lugar, quer agradecer àqueles que dispuseram do seu tempo, aceitaram o convite que a Secretaria do Meio Ambiente fez para toda a cidade, porque uma Audiência Pública como essa, já comentando algumas questões feitas, é divulgada amplamente; portanto, todos foram convidados. A vocês que vieram muito obrigado. Alguns não



vieram, não quiseram, todos foram convidados, todos. Alguns que não vieram, justificaram. Por exemplo, o nosso Vereador Jamil Murad, que eu agradeço também a presença, como a outros vereadores que não puderam ficar até o final. Com relação ao Presidente da Câmara, que o seu governo passa a integrar, ele foi convidado e mandou inclusive uma carta justificando, porque tinha um compromisso e não poderia vir. Então, a primeira questão é essa: vamos entender que na democracia esse papel importantíssimo que é o processo de licenciamento ambiental, é uma coisa aberta, e isso veio da Constituição Democrática, pois saindo da ditadura que se consolidou esse processo. Antes não tinha isso, e isso é o resultado da democracia que nós conseguimos conquistar. Um processo como esse, é um processo de diálogo, e ele tem de começar, alguém tem de começar a colocar uma empresa importante como a Infraero, um equipamento importante como Congonhas, para dialogar com as várias visões que estavam aqui, e outras que virão em outras oportunidades. Esse encontro, essa possibilidade de ouvir o diferente, discutir e conduzir um consenso superior, este é o papel do licenciamento ambiental. Aqui na Mesa, a relação da Secretaria com a Infraero, com o Governo Federal, com o aeroporto, é possibilitar que eles conversem com as diferentes visões da sociedade de São Paulo, onde o aeroporto está. Vamos entender o processo: aqui não é uma assembléia popular, aqui não é o Congresso, não é a Câmara, onde as pessoas vão votar assim ou assado. É um local de diálogo para recolher impressões, ou seja, a Secretaria vai usar tudo isso que vocês falaram para ponderar, para levar a sua posição, construir sua posição e, se for necessário, vai haver outra conversa. A Infraero novamente vai ser convidada para continuar a conversa conosco, nós vamos avaliar, tanto as entidades podem pedir uma nova audiência, isto está previsto na legislação e a Helena já explicou como isso pode ser feito, como a própria Secretaria pode marcar outra audiência, se ela achar necessário. Então, é preciso que se valorize a democracia e a nossa participação, a participação da empresa, a participação do governo que vocês elegeram, e a participação de cada um de vocês. Essa é uma grande conquista que o povo fez em 1988, quando acabou a ditadura. Eu queria apenas comentar em relação a algumas questões que eu acho que merecem a minha resposta. Para não causar nenhum mal estar, a Secretaria Municipal do Meio Ambiente não quer ser mais do que ninguém, não sei se está aqui ainda o representante do CONSEMA, Conselho Estadual do Meio Ambiente, pode muito bem fazer um processo como esse, e por que não fez? Então, a Secretaria do Meio Ambiente apenas está querendo cumprir o



seu papel, mas outros podem: a Câmara, como disse o Vereador Jamil Murad, o Deputado Giannazzi, também pode fazer o processo. Muito mais poderosos são eles do que a Secretaria do Meio Ambiente. Podem e devem fazer, poderiam ter feito, já há muito tempo, algo desse tipo, conversar com vocês e estar sempre em dia, porque essas Câmaras, Assembléias, se renovam. Então, têm sempre a chance de continuar esse processo. Porém, alguém tinha de começar e a Secretaria do Meio Ambiente quis começar, quis assumir a sua responsabilidade, e essa é a questão. Eu ouvi algumas críticas aqui, porque o processo foi rápido, mas vamos rememorar. Desde que o governo começou, a Secretaria do Meio Ambiente vem perseguindo esse encontro, desde 2005. Um rapaz falou, eu não o conhecia já no governo anterior da nossa ex-prefeita, também uma comissão estava estudando isto aqui. Então, a Prefeitura do governo anterior e depois nós, agora desde 2005, estamos tentando chegar nesse encontro que não foi coisa de três meses atrás. Foram 2005, 2006, 2007, 2008 até que estamos em 2009, fazendo esse diálogo. No ano passado, depois de tentarmos várias vezes chegar ao EIA/RIMA, houve uma tentativa de licitação que não deu certo, isso acontece em licitações, e que nós insistimos. Mas como o nosso governo estava acabando e a Secretaria do Meio Ambiente não admitia que se chegasse ao final do governo, o povo poderia trocar de governo, é um direito da Constituição. Mas nós, da Secretaria do Meio Ambiente, não admitimos nossa própria responsabilidade de terminar um governo sem conseguir nem que fosse um documento inicial de debate. Por isso que a Secretaria, em junho de 2008, deu um prazo tão estrito para eles, porque nós tínhamos certeza de que pelo menos em dezembro de 2008 teríamos um documento registrado para quem continuasse o governo aqui. Somos nós, o povo quis, mas poderia ser outro governo, para que tivesse um documento inicial para conversar com vocês. Nessa questão, nós temos que ter a história do processo. Agora, com a contribuição de vocês, com a contribuição dos senhores representantes da esfera Federal, o Conselho Municipal do Meio Ambiente, a Câmara Técnica da Secretaria do Meio Ambiente, vai continuar o debate, uma discussão para chegarmos a uma conclusão. Não há prazo para isso concluir, portanto, pode concluir em um mês, dois meses, três, um ano, como alguns querem. Eu gostaria que se chegasse a alguma solução de curto, de médio e longo prazo, de forma acordada, o mais rápido possível. Agora, não há prazo para acabar. O Conselho Municipal do Meio Ambiente tem representantes populares, algumas das pessoas que falaram aqui têm assento no Conselho Municipal do Meio Ambiente, participam de tudo



que estamos discutindo e vai ser decidido, algumas pessoas que falaram aqui com vocês. Então, eu queria que a gente tivesse essa tranquilidade, pois é um processo que se inicia, é um processo de discussão e a presença e a contribuição de cada um de vocês, todas elas são presenças importantes. A gente quer continuar a ter contato com vocês, agradecemos à Infraero essa oportunidade da cidade conversar com eles sobre um equipamento tão importante para o Brasil, que é o aeroporto de Congonhas e, em nome também do Prefeito de São Paulo, eu termino como comecei: agradecendo essa disponibilidade de vocês, que estão aqui ajudando a governar a cidade de São Paulo. Muito obrigado.

F I M