



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Aos 19/11/2009, sob a coordenação do Presidente Eduardo Jorge, realizou-se a 119ª Reunião Plenária Ordinária do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES, convocada com a seguinte Pauta:

Expediente:

1. Discussão e votação da Ata da 118ª Reunião Plenária Ordinária do CADES.
2. Sugestões para inclusão na pauta desta reunião.

Ordem do Dia:

1. Discussão e Votação do **Parecer Técnico nº 34/CADES/2009**, da Câmara Técnica III – Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, Complexos Urbanos e Habitação referente ao **licenciamento ambiental do Aeroporto de São Paulo/Congonhas**, pela Diretora do DECONT, relatora Regina Luisa Barros.
2. Sugestões para Pauta da próxima reunião e Assuntos Gerais.

Anexos:

- Ata da 118ª Reunião Plenária Ordinária do CADES.
- Parecer Técnico nº 34/CADES/2009.

Coordenadora Helena Magozo: Bom dia a todos e a todas, eu pediria que os Conselheiros tomassem os seus lugares aqui na mesa, por favor. A votação e discussão da ata nós vamos deixar para quando o quórum for alcançado. Como sugestão de inclusão na pauta eu só queria reforçar a comunicação de que na segunda-feira dia 23 às 18 horas no Pavilhão Imigrantes nós vamos realizar a Audiência Pública que faz parte do licenciamento Ambiental do prolongamento da Avenida Roberto Marinho, qualquer informação adicional vocês podem ligar no CADES. Nós vamos começar com a discussão do **Parecer Técnico nº 34/CADES/2009**, da Câmara Técnica III – Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, Complexos Urbanos e Habitação referente ao **licenciamento ambiental do Aeroporto de São Paulo/Congonhas**, nós vamos ter a leitura do relatório pela relatora Regina Luisa Barros que é Diretora do DECONT.

Parecer Técnico nº 34/CADES/2009, da Câmara Técnica III – Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, Complexos Urbanos e Habitação referente ao licenciamento ambiental do Aeroporto de São Paulo/Congonhas.

Cons. Regina Barros: Bom dia a todos, eu vou sentar aqui para eu poder acompanhar a apresentação, como se trata de um parecer bastante extenso, nós não vamos fazer a leitura total do parecer, ele foi distribuído, foi solicitado que todos lessem e hoje nós vamos fazer uma apresentação da decisão da Câmara Técnica e destacar algumas exigências. De 100 exigências é mais do que 10 exigências. Bom, então a Câmara Técnica III – Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, Complexos Urbanos e Habitação, é a Câmara que analisou, é o Parecer Técnico nº 34 do CADES/2009, o empreendimento é o aeroporto de São Paulo, Congonhas, o assunto é licença ambiental de operação, porque esse parecer visa a regularização da licença de operação de



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Congonhas, o empreendedor é INFRAERO e o Consultor é ZPC Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo que elaborou o EIA-RIMA. Bom, a primeira questão é da necessidade de licenciamento ambiental do aeroporto de Congonhas que opera desde as décadas de 30, desde 1936 se eu não me engano, está fundamentada no artigo 2º da Resolução CONAMA 1, que define os aeroportos como "atividades modificadoras do meio ambiente, passíveis de apresentação de EIA-RIMA", a ser submetido para aprovação do órgão ambiental competente, fundamenta-se também no artigo 34 do Decreto Federal 4.340 de 2002, que impõe que os empreendimentos já instalados em operação sem as respectivas licenças ambientais a obrigação de requerer a regularização junto ao órgão ambiental competente mediante a licença de operação corretiva ou retificadora e finalmente fundamenta-se também em uma decisão do órgão ambiental estadual sobre o período de licenciamento ambiental para o aeroporto de Congonhas, quando o órgão estadual comunicou e orientou o empreendedor que, em uma consulta que foi feita, que se houvessem impactos esses seriam locais e que deveria o empreendedor procurar o licenciamento junto ao órgão ambiental do município. O histórico do processo de licenciamento: Em 1º de dezembro de 2006 foi encaminhado a INFRAERO o termo de referência para elaboração do EIA-RIMA, em 11 de janeiro de 2007, acusou o recebimento do termo de referência e informou que precisaria de um prazo de 1 ano, que seria para apresentar o EIA-RIMA, porque lhes seriam necessários 6 meses para o processo licitatório e assinatura do contrato e 6 meses até a elaboração, então seria até janeiro de 2008 e em janeiro de 2008 não foi protocolado o estudo, a empresa requereu os 60 dias de prazo, após a empresa foi intimada, ela não atendeu, ela foi intimada para um prazo de 90 dias, também não cumpriu esse prazo e foi lavrada uma multa nos termos de legislação em vigor de R\$ 10.000.000,00, em 8 de dezembro, portanto, 2 anos depois, foi protocolado na SVMA o EIA-RIMA do aeroporto de Congonhas, a Câmara Técnica reuniu-se regularmente desde então, para discutir e analisar o documento buscando informações sobre as obras, convidando instituições e técnicos do setor público e do setor privado para esclarecimentos, oficiou a empresa responsável pelo EIA-RIMA, com objetivo de subsidiar as discussões e fundamentar esse parecer, foram realizadas cerca de 15 reuniões e 3 audiências públicas. O parecer técnico, ele fundamentou-se em vários documentos, dentre eles nós vamos destacar 3; que é o plano desenvolvimento do aeroporto Internacional de Congonhas, que é um documento obrigatório de todos os aeroportos desde 86, uma regulamentação Federal, todos os aeroportos devem ter o seu plano de desenvolvimento aeroportuário, que era de 2003, o relatório final da comissão temporária de estudos para analisar os problemas relacionados ao tráfego aéreo, aeroporto de Congonhas, uma comissão da Câmara Municipal de 2001, fez um trabalho interessante, tem um relatório muito bom, muito interessante e bastante abrangente sobre toda a problemática de Congonhas e o parecer técnico 19 que foi apresentado a Câmara Técnica que foi elaborado pelo departamento de controle ambiental pelos técnicos do departamento, que é uma obrigação que o órgão técnico de apoio ao CADES, da SVMA, que tem a obrigação de elaborar o parecer, os técnicos são a Raquel e o Ricardo que estão aqui, a Rosemeire, que vão poder depois estar ajudando a esclarecer algumas questões técnicas. Foram expedidos ofícios para verificação de conformidade da regularidade do funcionamento do sítio aeroportuário atualmente a vários órgãos, a SEHAB com relação aos alvarás e a toda a regularidade das edificações a SMDU com relação a essa área de intervenção urbana proposta no plano diretor, ao corpo de bombeiros, com relação ao ato de verificação de segurança, a SEHAB, RESSOLO em função de uma ocupação irregular que existe e que tem um processo de regularização, lá junto a área de abastecimento de combustíveis, fica vizinha, uma área pública que fica junto ao CONTRU que tem correlação a expedição de alvarás de tanques e bombas e AVS, alta de verificação de segurança dos equipamentos, a SEHAB e a APROV também tem responsabilidades no sítio com relação a informação dos processos que existem em APROV de regularização de aprovação do terminal do edifício garagem e outras edificações e a CETESB com relação a instalação e operação do Parque de Abastecimento de aeronaves e a Central de Combustíveis e postos de combustíveis, são atividades consideradas fontes de poluição pela legislação Estadual e precisam de



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

licenciamento Estadual. Então após debates e discussões, a Câmara Técnica propõe ao Conselho o seguinte encaminhamento: 1º - propõem aprovar o Parecer Técnico nº19 DECONT 2 de 2009 do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental com a revisão das sugestões de exigências e recomendações propostas, o parecer faz toda uma avaliação do EIA e em seguida faz uma proposta de conjunto de exigências e recomendações, então a Câmara técnica aprova esse parecer e propõe rever com revisão dessas exigências; 2º - solicitar, que a SVMA, que seja apresentado todo ano na penúltima reunião do CADES, um relatório do Departamento de Controle sobre o acompanhamento e atendimento as exigências dessa licença de operação, que venha a ser expedido, no sentido do que? Porque é a obrigação do poder público, tanto licenciamento quanto acompanhamento, a fiscalização, visando o que? Dá conhecimento ao Conselho sobre o desenvolvimento da operação do aeroporto; e segundo obter subsídios para melhor gestão dessas atividades, pois o licenciamento ambiental, ele é um instrumento de gestão ambiental, não é? Então nós vamos colher subsídios, nós não vamos poder mudar a licença, pode-se colher subsídios e até talvez sugestões; 3º - a Câmara Técnica propõe oficiar os demais órgãos da administração municipal, sobre a emissão se vier ser expedida emissão da licença de operação, encaminhando aos demais órgãos a licença e os pareceres técnicos do CADES e do DECONT, para dar conhecimento, porque vários órgãos de administração eventualmente tem atribuições ou tem responsabilidades, ou tem autoridades para ações dentro do sítio, a própria secretaria das finanças com relação as atividades e recolhimento de tributos e tudo mais; e por último, solicitar por ofício que a presidência do CADES providencie pela competência ofícios aos seguintes órgãos; oficie a SMDU, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano solicitando a emissão das diretrizes para a zona de ocupação especial a ZOE prevista no plano estratégico para o sítio, pois o sítio no plano de diretor é uma ZOE, e essa ZOE, nós já tivemos até uma informação de que os processos de regularização do sítio não andam na SEHAB, eles não progridem porque dependem de uma admissão de diretrizes para essa ZOE específica, então solicitar a SMDU que providenciem isso para que se possa regularizar as instalações de Congonhas. 2º - oficiar a subprefeitura de Santo Amaro, solicitando providências para remover reassentamento de população que hoje ocupa a área pública localizada a Rua General Pantaleão Teles, uma área limite ao parque de abastecimento de aeronaves, uma área de alto risco e fácil risco por tratar-se de área potencialmente contaminada; 3º- oficiar a subprefeitura de Santo Amaro, Vila Mariana e Jabaquara, e a Secretaria da Habitação, alertando sobre a necessidade do cumprimento dos planos específicos de zoneamento de ruído e de zona de proteção do aeroporto de Congonhas nos processos de aprovação de projeto de Construções nessas regiões, que é uma dificuldade que nós temos. Temos casos de edificações que trazem problemas para a operação de Congonhas. Oficiar a Câmara Municipal de São Paulo quanto à consideração na revisão do plano diretor estratégico, está hoje na Câmara Municipal já o projeto de lei, de se compatibilizar o zoneamento do entorno do sítio com os planos específicos de zoneamento de ruído e também com a zona de proteção e o plano diretor aeroportuários, ou seja, essas questões precisam ser compatibilizadas no plano do município, a Secretaria Municipal de Transportes e a Secretaria Municipal de Infra-Estrutura Urbana solicitando uma reavaliação do fechamento dos acessos da Rua Vieira de Moraes e Avenida Washington Luis. Existe um questionamento sobre se isso melhorou ou piorou, ou se isso poderia ser melhorado ou alterado, alguma questão nessa linha, que é a competência da SMT, a gestão do sistema viário e transporte SIURB/SMT e por último, que seja oficiado o ministério da defesa o comando da aeronáutica quanto a necessidade de revisão dos planos específicos de zoneamento de ruídos e zona de proteção e plano diretor aeroportuário que já está bastante desatualizado, levando- se em consideração o plano diretor dos municípios e os planos regionais estratégicos, os respectivos zoneamentos do município, a lei de zoneamento e o correspondente parâmetro de incomodidade em especial o de ruídos, parâmetros de ruídos, que estão no entorno do sitio aeroportuário de Congonhas, das atividades que estão no sitio aeroportuário e sob a projeção dos cones de aproximação de aeronaves, então solicitar ao Ministério da Defesa que é fazer essa revisão, essa



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

atualização que precisa ser feita, mas ao mesmo tempo considerar as diretrizes de uso e ocupação do solo do município. Foram propostas 100 exigências, nós não vamos falar de todas as exigências, mas vamos passar aquelas que nós achamos que devemos dar mais destaque aqui e na discussão, é lógico que todos eles estão em discussão, então o conjunto de propostas nós vamos falar por tema, então com relação a intervenção no sitio aeroportuário, a exigência 1 e 2, diz respeito a se exigir primeiro que todas as intervenções previstas daqui para frente no sitio aeroportuário, essas previstas até 2012, já tenha um projeto nesse sentido, elas deverão passar por um procedimento de avaliação de Consulta prévia, que é uma coisa que não acontecia, apesar de ter essa necessidade, os projetos eram apresentados ao órgão de uso do solo, e eram emitidos alvarás ou autorizações. 2º o empreendedor deverá solicitar a SVMA o licenciamento ambiental da ampliação e adequação do sistema de distribuição de energia elétrica, prevista de execução também até 2012, então ambas na mesma linha. Sobre o parque de abastecimento de aeronaves a exigência 3 seria: apresentar no prazo máximo de 30 dias os alvarás de execução de equipamento de aprovação, execução, e de funcionamento dos equipamentos do parque de abastecimento de aeronaves, emitidos pelo CONTRU, as mesmas autorizações referentes ao corpo de bombeiros e também com relação a CETESB, pois todas essas autorizações, esses licenciamentos, nós solicitamos a esses órgãos, e todos nos informaram que não há licença expedida, nem do CONTRU, nem do bombeiro, e nem da CETESB, em vigor, o que existe é uma ação no ministério público, e que o Ministério Público deu um prazo para que a INFRAERO providencie essas regularizações dessas autorizações. Sobre os portões e vias de acessos aeroporto de Congonhas, a exigência 6, regularizar as condições de instalação do portão de acesso ao parque de abastecimento das aeronaves, localizado na Rua General Pantaleão Telles, está localizado em uma via local, em zona mista, o prazo é 60 dias, o portão fica praticamente em uma rua, em curva de 90º, é um portão dentro de uma favela, então regularizar as condições de instalação desse portão, e a outra regularizar as condições de instalação dos portões de acesso ao aeroporto, localizado em vias locais na zona mista e na zona de baixa densidade, que é da Vila Noca, 60 dias também. Alvarás e certidões das edificações do aeroporto, sobre isso nós temos a exigência 8, apresentar no prazo de 6 meses o cadastro atualizado das edificações, das instalações do sitio, pois não há uma planta, ninguém, não conseguimos que fosse apresentado um levantamento cadastral ao de todas as atividades que existem hoje no sitio aeroportuário de Congonhas, apresentar no prazo de 6 meses também um alvará de aprovação e execução da regularização de aprove de todas as edificações, do sistema de segurança, do edifício garagem, que também contempla o sistema de segurança do terminal um prazo de 6 meses para se regularizar, lembrando que é preciso que a SMDU regulamente a ZOE, para que se posse dar diretrizes para essas regularizações, pois os processos estão em andamento em aprove que nós sabemos, e CONTRU, e também exigência 12 é 6 meses para alvará de aprovação e regularização e os certificados de conclusão das reformas que já foram executadas recentemente, para qual também existe processo de solicitação de reforma, mas as obras foram concluídas e não há auto de conclusão dessas obras ou parcial, ou apresentar regularidades disso para nós entendermos essa situação. Sobre poluição sonora, apresentar no prazo máximo de 1 ano um novo estudo de linhas isofônicas do aeroporto de Congonhas visando compatibilizar o desenvolvimento das diversas atividades urbanas no entorno do mesmo com os níveis de ruídos aeronáuticos para assim permitir a possibilidade de revisão do plano específico de zoneamento de ruído, devendo haver participação conjunta dos órgãos ambientais, estadual e municipal no processo de revisão desse plano, e apresentar em 1 ano um estudo de ruído com métodos e modelos previamente aprovados pela SVMA com a finalidade de fornecer subsídios ao poder público municipal no tocante a sua decisão sobre a capacidade máxima do aeroporto em termos de volume anual de passageiros e volume de operações, bem como outras restrições, ou seja, ao invés de nós definirmos o limite máximo de número de pouso e decolagem, o limite máximo de números de passageiros, a proposta é a partir desse estudo de ruído se estabelecer essas restrições. A exigência 15 apresentar em 3 meses de estudo e cronograma de implantação de novo



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

local apropriado para realização dos testes de motores das aeronaves, a 16, apresentar em 3 meses o estudo para os testes de motores de aeronaves em solo em áreas externas para que os testes sejam realizados apenas para verificação de potência máxima dos motores para decolagem na metade da pista auxiliar longe das cabeceiras ou área concedida a VASP, quem nos auxiliou e também no horário desses testes das 12 às 18h, com tempo máximo de cada teste máxima 30 minutos, quem nos orientou nessa exigência foi o comandante Camacho, que é piloto e é uma pessoa bastante exper nesse assunto. A exigência 17, é que caso haja necessidade de se continuar com a realização dos testes de motores em solo. O período permitido seria da 12 a 18h, isso nós vamos verificar na apresentação dessa avaliação sobre os testes. A exigência 18, apresentar em 6 meses o estudo referente a limitação de horários e as medidas para restrição de ruídos em geral, pelo uso de máquinas e equipamentos no solo, assim como unidades auxiliares de energia de aeronaves APU, que é aquele ruído que fica no aeroporto mesmo não tendo pouso nem decolagem, nós sabemos que países até não considerados desenvolvidos hoje utilizam equipamentos que eliminam esse tipo de ruído, aquele ruído que é de fundo de aeroporto mesmo, que quando as aeronaves estão em solo elas precisam ser abastecidas por uma série de equipamentos; a exigência 19 é apresentar no prazo máximo de 1 ano estudo de viabilidade das alterações dos procedimentos operacionais de decolagem e pouso, então seria 1 ano para se apresentar um estudo de viabilidade, qual é a viabilidade de se alterar os procedimentos hoje operacionais de pouso e decolagem em Congonhas? então seria 1 ano para se estudar isso visando atenuação do ruído aeronáutico, a 20 que é reduzir no prazo máximo de 3 meses, reduzir o horário de operação das aeronaves civis de asa fixa que atualmente é das 6 às 23h, para as 7 às 22h, horário local, com exceção daquelas aeronaves em condições especiais, que nós sabemos, militares, com relação a hospitais e tudo mais, então essa exigência tem a ver com uma regra que está estabelecida no plano diretor que alia ruído com horário de funcionamento, para aquela categoria de uso da atividade. Ainda sobre poluição, reduzir no prazo máximo de 3 meses, o horário nos domingos e feriados de operação também de aeronaves de asa fixa que atualmente é das 6 às 23h, para às 9 às 22h, o horário local, atendendo a recomendação da NBR 10 151, e apresentar em 6 meses também o plano de monitoramento de ruído aeronáutico e de ruído provocado por equipamentos de apoio do sitio aeroportuário, após o encerramento do horário das atividades da operação, então após a implantação do sistema de monitoramento deverão ser apresentados os relatórios bimestrais, apresentar também em 6 meses, estudo à ANAC quanto a possibilidade de alteração de rota de aeronaves com origem e destino Cumbica em horário noturno, madrugada que passa sobre a região próxima ao sitio de Congonhas, para outra menos impactante ambientalmente. Com relação a operação dos helicópteros, apresentar no prazo máximo de 2 meses, a localização e planta com a relação das concessionárias que operam com helicópteros e de todos os helipontos e heliportos existentes no sitio aeroportuário de Congonhas com respectivas áreas de pouso e decolagem, áreas de segurança, hangar, estacionamento de helicóptero, locais de abastecimento, terminais. Dá para perceber que não conhecemos o que tem dentro do sitio, dai a necessidade para se iniciar qualquer tipo de monitoramento de se conhecer isso, e dar um prazo, apresentar no prazo máximo de 2 meses, os registros de funcionamento dos helicópteros e todo sitio atualizado conforme as legislações que eles já tem, apresentar em 2 meses o programa de monitoramento de ruído aeronáutico e visando avaliar os ruídos gerados nos corredores de circulação de helicópteros com origem destino Congonhas, e 6 meses para apresentar o estudo de avaliação de procedimento de abatimento de ruído que no caso assim como para aeronave de asa fixa e de asa móvel. Ainda sobre helicópteros, apresentar a cada 3 meses, o relatório do movimento mensal de helicópteros, apresentar em 3 meses a comprovação de que as atividades de manutenção dos helicópteros em todo o sitio aeroportuário são realizadas em hangares fechados, dotados de proteção acústica, que impeça a propagação de ruído nas áreas externas, apresentar em 2 meses o plano de comunicação das empresas e usuários responsáveis e pilotos objetivando divulgar as informações e procedimentos que visam minimizar os possíveis impactos negativos gerados pela operação dessas



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

aeronaves, reduzir o horário de operação dos helicópteros do aeroporto de Congonhas que atualmente é das 6 às 23h para das 7 às 20h, com exceção daquelas aeronaves em condições especiais, e reduzir o horário no domingo e feriado, de operação de helicóptero que atualmente é das 6 as 23h para das 9 às 20h. com exceção o daquelas aeronaves em condições especiais. Vibração, nós temos uma exigência para apresentar um estudo em 1 ano, que contempla a realização de medição de vibração em áreas afetadas pela atividade aeroportuária, com respectiva análise e relatório de conclusão, existe uma outra exigência colocada aqui com relação as áreas de abrangência e áreas de influência direta, que nós questionamos isso, então essa vibração tem a ver com isso, por isso é um prazo de 1 ano, programa de gestão ambiental tem uma série de programas que foram dados os prazos, planos de gestão de resíduos sólidos, muitos deles Constam no site da INFRAERO, que eles já fazem, que nós estamos dando um prazo de 3 meses, plano de gestão de resíduos sólidos Consta do site que já existe, plano de metas para atingir a reciclagem de 100% dos óleos lubrificantes e 100% dos óleos de cozinha, 90 dias, programas de reuso de água, 3 meses também, estudo sobre potencial de utilização de energia solar, programa de efficientização de energia, programa de energias alternativas, programa de inspeção e regulagem de veículos, programa de substituição para utilização de combustível renovável não fóssil, com uma meta de 5% ao ano, a partir de 2011, pois nós estamos exigindo um relatório e um inventário elaborado durante 1 ano, no ano que vem, e atingindo uma meta de 20% em 2014 e 100% em 2019, e um plano de comunicação social. Sobre drenagem pluvial, tem a exigência 43, apresentar em 6 meses o projeto da execução de bolsão de armazenamento de águas pluviais junto a cabeceira 17L onde há esse problema, apresentar no prazo de 6 meses o estudo da viabilidade de análise da necessidade de implantação de bolsão de armazenamento de águas pluviais junto a Avenida Pedro Bueno, em vista dos alagamentos provocados por chuvas próximas a cabeceiras também 35L que está apontada na página 34 da complementação do EIA-RIMA. Sobre corpos hídricos e efluentes, apresentar em 6 meses, um relatório de vistoria da SABESP e verificação de lançamentos de esgoto em galerias de águas pluviais e edificações do complexo aeroportuário. Apresentar em 6 meses o cadastro atualizado com planta baixa de todas as instalações hidráulicas, águas pluviais do sitio. Apresentar em 6 meses também o certificado de aprovação para destinação dos resíduos industriais CADRI da CETESB para todos os efluentes e tratamento em disposição final, referente aos resíduos armazenados nas caixas separadoras de água e óleo, produzidas em um processo de lavagem de aeronaves, e dos hangares também, e das oficinas da INFRAERO. Emissões atmosféricas, a exigência 54, estabelecer no prazo máximo de 3 meses, pontos de monitoramento dentro e no entorno do sitio aeroportuário e no prazo máximo de 1 ano, contado a partir do estabelecimento de pontos de monitoramento, apresentar o relatório de emissões em 1 ano. Apresentar em 1 ano o estudo de emissões, e dispersão de poluentes, 1 ano também para o relatório de qualificação e quantificação da poluição atmosférica, proveniente do tráfego de veículos das Avenidas Bandeirantes, Washington Luis, com origem e destino Congonhas, e 1 ano um inventário de emissões de poluentes com potencial de efeito estufa e condicionantes políticas municipal de mudanças climáticas, provenientes das operações de aeronaves dos veículos, geradores, veículos de origem e destino Congonhas. Alcançar para o ano de 2012 uma meta de redução de 10% para o ano de 2015, uma meta de redução de 30% das emissões oriundas dos veículos de apoio e geradores que se restringirão ao perímetro aeroportuário e as operações da aeronave fixa, essa exigência nós pretendemos fazer uma discussão, apresentar uma proposta. A 59 apresentar no prazo máximo de 3 meses um estudo de coleta de dados nos cones de aproximação e decolagem referente a combustível não queimado, aquela questão da chuva de querosene, então apresentar um estudo de coleta de dados sobre essa informação, isso foi confirmado pelo Comandante Camacho, na semana passada na CPI dos danos ambientais. Saúde da população residente no entorno do aeroporto, então apresentar no prazo máximo de 4 anos, um estudo epidemiológico conclusivo, realizado por profissionais habilitados para avaliar se o risco da população do entorno adoecer é maior do que da população em geral, seria essa resposta que esse



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

estudo deveria dar, apresentar no prazo máximo de 90 dias, um relatório conclusivo desenvolvido por profissionais habilitados de reavaliação dos pontos críticos na ADA e na AID, área diretamente afetada em influência direta da presença de pombo comum, bem como da proposta de seu controle, e 1 ano para o estudo desenvolvido por profissionais habilitados visando minimizar acidentes das aves com aeronaves e identificar essas espécies migratórias que possam estar utilizando rotas coincidentes com as rotas das aeronaves. Vegetação é uma exigência apresentada no prazo máximo de 30 dias informações quanto ao cumprimento de uma série de TCAs que foram emitidos para Congonhas nos últimos anos desde 2006 e que estão em vigor. Compensação ambiental apresentar no prazo máximo de 1 ano, o plano de neutralização das emissões inventariadas a ser realizado preferencialmente nos bairros vizinhos do aeroporto, ou a partir dos mesmos, apresentar o projeto de compensação ambiental com cronograma de execução visando atender uma proposta da sociedade amigos do bairro Vila Nova e Jardim Ceci de realocação do portão de acesso ao sítio aeroportuário localizado na Avenida Jurandir em frente a Rua João Carlos Mallet, e de criação de corredor verde atentando para as necessárias consultas e gestões juntas a Subprefeitura da Vila Mariana e a Secretaria Municipal de Transportes uma demanda que é antiga e importante e que até a própria INFRAERO já sinalizou que vai atender, está providenciando não é? A exigência 66 foi dada 3 meses para 1º apresentar um programa de arborização na área do entorno do aeroporto iniciando pelas zonas exclusivamente residenciais, até a sua arborização total e ampliar esse programa para as zonas mistas e para as zonas de centralidades no entorno, o projeto de implantação de um mini bosque público na área do Clube de Comunidade/CDM – Amigos de Moema, a área pública localizada na Rua Sapoti nº 20 contíguo ao futuro Parque Linear da Ibernada, e apresentar um estudo de impacto das alterações do trânsito e suas conseqüências urbanísticos ambientais sobre o bairro do Campo Belo e Jardim Aeroporto, pela implantação do túnel Paulo Autran, e fechamento do acesso direto da Rua Vieira de Moraes a Av. Washington Luis e da Av. Washington Luis a Rua Tamoios, seria um estudo que eles apresentariam, a compensação seria no sentido que eles ficariam com um ônus de financiar esse estudo, apresentar, e isso seria passado para a Secretaria de Transportes e SIURB para subsidiar essa reavaliação que foi pedida lá em cima, não é? Então por isso é uma compensação. O 67 é apresentar no prazo máximo de 90 dias a proposta de instalação de edificação para recebimento, avaliação tratamento e destinação final de espécie da fauna silvestre, doméstica encontrados e capturados no sítio aeroportuário, desenvolvendo trabalho em parceria com órgãos municipais competentes, também seria uma compensação. Sobre áreas contaminadas, apresentar no prazo máximo de 4 meses, todos os estudos já realizados, desde investigação confirmatória, até detalhada com análise de risco, na área ocupada pela antiga oficina de Galvanoplastia da VASP, apresentar em 2 meses um levantamento criterioso das áreas com potencial de contaminação existentes no interior do sítio, nós não conseguimos levantar na CETESB nenhum tipo de gerenciamento de área contaminada em Congonhas, apresentar no prazo máximo de 4 meses, todos os estudos já realizados com relação a contaminação na área do Parque de Abastecimento de aeronaves, que é uma área que fica em desnível com aquela área pública e que está ocupada por uma favela hoje, e apresentar no prazo máximo de 4 meses contados da emissão da LAO os documentos de outorga emitidos pelos responsáveis de todos os postos tubulares profundos existentes no interior do sítio, e tem outras exigências ainda sobre a área contaminada, mas nós destacamos essas. Análise de risco, apresentar em 6 meses, um estudo de análise de risco, que contemple uma série de riscos, desde a saúde da população vizinha ao Parque de Abastecimento de aeronaves, que eu acho que é a área de maior risco que nós temos hoje, riscos das áreas contaminadas do sítio e sua influência nas áreas vizinhas, risco de fenômenos naturais, atingindo sítio, riscos de acidentes com operações de aeronaves, riscos de acidentes com equipamentos de apoio, riscos com danos na estrutura e serviços aeroportuários causado por pessoa sem entrada autorizada, por exemplo, no sítio, porque nós localizamos 25 portões no entorno de Congonhas, apesar de só 3 serem oficiais, riscos a saúde da população da área de influência, reclamações da população. A exigência 81 apresentar em 10



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

meses o programa de correção das correções de risco do sitio, apontados no estudo anterior. Sobre a segurança técnica operacional do aeroporto nós tivemos também uma ajuda importante do Comandante Camacho, apresentar no prazo máximo, porque assim, nossa avaliação e nossa exigência diz: respeito aos impasses de âmbito local, agora essa questão da segurança técnica operacional, ela precisa ser abordada, é preciso que a cidade tenha a certeza de que essas exigências, essas regras são atendidas, então na verdade, o que está se solicitando na exigência 87, principalmente é 2 meses para que seja apresentado o certificado operacional do aeroporto de Congonhas, conforme estabelecido no regulamento de certificações operacionais de aeroportos que todos devem ter, apresentar em 2 meses a documentação que comprove a inspeção aeroportuária recente no aeroporto de Congonhas, esclarecer em 2 meses quanto a regularidade do posicionamento da sala de embarque de autoridades em relação a faixa de pista que até onde nós avaliamos ele está dentro da faixa de pista, e é uma área que está sendo hoje objeto de tombamento. Caso exista não conformidade, em 1 ou mais dos itens sobre o certificado, não atenda a certificação operacional, essas regras de segurança, apresentar em 6 meses um estudo aeronáutico, pois a legislação admite que quando existe esse não cumprimento dessas regras de certificação é possível se fazer um estudo aeronáutico, no caso por exemplo do Pavilhão de autoridades, que está dentro da faixa de pista, é possível através de um estudo aeronáutico se fazer a análise do impacto de uma ou mais não conformidades das características físicas e operacionais do aeroporto, em relação a esses padrões especificados. Ainda sobre segurança técnica operacional, tem mais essas exigências sobre em 1 ano um estudo de cronograma para implantação de medidas necessárias para garantir a segurança operacional de vôo de Congonhas, então seria um estudo e um cronograma para se implantar medidas. Apresentar no prazo de 6 meses um estudo quanto a implantação do sistema de gerenciamento de segurança operacional, em 6 meses um estudo para implantação do sistema de controle de risco, visando monitoramento continuo da segurança operacional, em 3 meses um relatório conclusivo sobre medições previstas no requisito de resistência a derrapagem para pista e pouso de decolagem, quanto ao atrito, e textura, isso ai por 3 meses, pois eles atualizaram isso, nós acreditamos, depois que houve aquele evento do acidente. E para futuras intervenções do sitio, onde haja interferência em requisitos físicos e operacionais indicados no regulamento brasileiro de homologação aeronáutica, e não puder ser atendido, deverá ser realizado e apresentado um estudo aeronáutico que vai fazer análise de um impacto ou não dessa conformidade que vai sair como nós falamos hoje. E para finalizar, eu tenho ainda mais essas 3 exigências sobre segurança técnica operacional, que seria operação de pouso e decolagem com exceção daquelas aeronaves em condições especiais, conforme resolução ANAC, que não cumprirem o horário de funcionamento estabelecido para as aeronaves de asa fixa, e aeronaves de asa móvel, em dias de semana, domingos e feriados, estarão sujeitas as sanções da lei de crimes ambientais, artigo 66. Exigência 99, apresentar a cada 3 meses um relatório do movimento operacional mensal e acúmulo da rede da INFRAERO, que são um relatório de monitoramento, e por último, na vigência de 6 anos da LAO, ela pode ter a validade de até 10 anos, a intenção é emitir uma LAO de 6 anos, dando um prazo de 6 anos que pode ser renovada por mais 4 e depois tem que ser solicitada outra licença, fica limitada anualmente o número de operações de aeronaves, números de passageiros e carga, e mala postal, a um nível do movimento operacional da rede da INFRAERO em 2009, então o movimento operacional ficaria fixado no que é esse ano de 2009, com exceção do ano de 2014, onde nós vamos ter um evento internacional, no Brasil, em São Paulo, no período de abril a agosto, e nos períodos de janeiro a março e setembro a dezembro, deverão ser respeitados os limites do período correspondente a um nível de movimento operacional acumulado no ano de 2009 por último. Bom, da fiscalização ambiental, então o empreendedor estará sujeito a sanções previstas no Decreto Federal nº 6514 de 22 de julho de 2008 caso não cumpra as exigências constantes da LAO, o artigo 66 diz que construir reformar, ampliar, instalar, fazer funcionar, atividade, obra ou serviço utilizadores de recursos ambientais, considerados efetivos ou potencialmente poluidores sem



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

licença ou autorização dos órgãos ambientais ou em desacordo com a licença, ou contrariando as normas legais regulamentares, multa de R\$ 500.000.000 a R\$ 10.000.000. É isso.

Presidente Eduardo Jorge: Primeiro eu quero em nome da SVMA, da Prefeitura de São Paulo, agradecer esse trabalho de quase 3 anos, do DECONT e depois da Câmara Técnica. Aqui vocês têm o documento que vocês tiveram acesso no começo do mês, e tem o nome das pessoas que participaram desse trabalho, além da Cons. Regina, a equipe técnica do DECONT, a Rita de Cássia Ogera, Maria Raquel Pacheco, Ricardo Walder Elias. Bom, então a Câmara Técnica que durante todo esse período, fez essas 15 reuniões, analisando detalhadamente todos esses aspectos, 2 Audiências Públicas, contando com a colaboração de vários especialistas, alguns deles a Cons. Regina já citou e, eu quero também agradecê-los, os que fizeram esses estudos, mas a Câmara Técnica foi presidida pelo Cons. Luis Oliveira Ramos, que é da Secretaria Municipal do Desenvolvimento Urbano, a Vilma Clarice que é do DEPAVEE-3, que é da SVMA, o José Carlos Andersen da SMT, Cons. Asunción Blanco que é da Associação Viva Pacaembu, a Mary Lobas que é da Secretaria Executiva do CADES, a própria Cons. Regina, o Haroldo de Barros que é da SMS, o Antonio Cunha Heitor que é do Movimento MOVIBELO, a Dirce Balzan, representante da SIURB, e o Marcos Moliterno representante do Instituto de Engenharia. Agradecer um trabalho que a Prefeitura persegue já há muitos anos, e é uma coisa que é importante, já que na própria Audiência Pública, a própria INFRAERO reconheceu que um grande número de aeroportos brasileiros funcionam sem qualquer licenciamento, assim esse licenciamento ambiental de operação que se consegue aqui em São Paulo, eu acho que vai ser uma contribuição importante para esse movimento de regularização de padrão de possibilidades de fiscalização dos aeroportos no Brasil possam se seguir pelos outros estados. A Cons. Regina prometeu fazer uma síntese já que havia distribuído esse documento a muito tempo para vocês, há vários dias, ela falou durante 40 minutos, eu agradeço também a capacidade de síntese dela, afinal de contas são 100 exigências, ela usou 40 minutos, e, eu pergunto a vocês se nós poderíamos encaminhar? Nós poderíamos caminhar da seguinte forma, para chegarmos a um bom aeroporto, as 100 exigências aqui colocadas, algumas delas vocês podem ter alguma contribuição, alguma possibilidade de modificação, outras não, então o método que nós poderíamos adotar para avançar na análise seria o seguinte, a Mary fica aqui a disposição para receber em um certo período todos os destaques que vocês quiserem fazer, a exigência A, B ou C, então durante 15 minutos nós todos faríamos mais uma leitura silenciosa, que acontecia nas nossas escolas, vocês podem ter mais 15 minutos de leitura silenciosa aqui, sem levantar para não dispersar, e durante esses 15 minutos quem quiser fazer destaque a exigência 1, 2, 3, 50 ou 100, vem aqui e registra com a Mary, as exigências destacadas nós separamos e ordenamos pela ordem cada uma delas e vão ser discutidas entre nós, e as demais que forem contextuais nós vamos discuti-las uma a uma até o final do processo, se for possível terminar hoje, é ótimo, senão nós colocamos em uma extraordinária para continuar a nossa discussão. Podemos fazer assim? Obrigado. A Helena vai contar 15 minutos, vocês têm aqui 15 minutos para fazer a nova leitura que quiserem e quem quiser destacar exigências aqui com a Mary, quem quiser acrescentar exigências também, aqui com a Mary, que ai vai para o fim da fila das exigências. Vejam se for uma modificação, pois se for consideração você pode registrar isso por escrito, e vai ficar aqui na ata, pois nós vamos votar agora, agora nós vamos votar, você vai ter que destacar a exigência, ela vai ficar na fila.

Cons. Badra: Bom dia a todos, na realidade eu só queria um esclarecimento, não sei se a Cons. Regina, poderia falar, eu fiz a leitura bastante calma e eu sei que é bem exaustivo esse trabalho. O que eu queria saber é o seguinte, aqueles TCAs que foram citados, eles foram por ocasião da obra anterior, o que eu queria saber é o seguinte, eles foram cumpridos? Não sei se a Cons. Regina poderia falar sobre isso um pouquinho? Cons. Regina eu só tenho um esclarecimento aqui, em relação a uma série de TCAs, que eles aparecem e que foram feitos por ocasião do licenciamento



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

quando foi feita a primeira obra lá, tanto do estacionamento como das outras obras, então o que eu estou perguntando para o Secretário aqui, se eles foram cumpridos?

Cons. Regina Barros: Como o DECONT é o órgão licenciador, há obrigação de documentar no processo do licenciamento, pois quando o Ministério Público ou alguém me pede ele quer ver o processo de licenciamento. O que vale é o que está nos autos, então nós sempre exigimos do empreendedor se explicar, até porque se eu encontrar alguma inconformidade lá, eu vou conversar com ele como? Eu vou chamar ele para uma reunião? Não. Então nós exigimos que ele comprove e apresente, aí obviamente o que ele não fez, ele já vai justificar, e aí sim, eu posso conferir junto ao DEPAVEE, ver que medidas junto com o DEPAVEE nós podemos tomar, então nós temos por norma no DECONT fazer isso, certo?

Cons. Badra: A pergunta você já sabe porque eu estou fazendo, por que toda obra particular, o que acontece? Você manda fazer a fiscalização, independente do engenheiro juntar toda a documentação, para que isso aí? Para que você obtenha depois o bendito HABITE-SE, ou seja, para que você esteja com a obra regular, então é essa a questão da minha pergunta, porque me parece que isso já tem uma série de anos, e não foi feito, e aí vem uma outra pergunta, se você está pedindo lá mais compensação ambiental e se já foram cumpridos esses TCA's, como é que fica isso?

Cons. Regina Barros: É que essas compensações elas não... lá as compensações que eles tem em TCA, é por conta de manejo de vegetação, essas aqui não, essas aqui não tem essa ...

Cons. Badra: Obrigado. Agora está claro.

Presidente Eduardo Jorge: São 2 coisas diferentes, o DEPAVE vem acompanhando e eles têm um sistema de monitoramento aqui, e isso que ela quer checar os 2, agora essas outras são com elas, não é com o DEPAVEE não.

Cons. Badra: Satisfeito, e quero cumprimentar não só a Cons. Regina, mas a equipe toda que trabalhou, pois eu li com calma, e realmente o trabalho é bem exaustivo, é bem cansativo, mas eu queria te cumprimentar, pois eu sei que você tem competência o suficiente para isso, parabéns Regina.

Presidente Eduardo Jorge: Amigos, passados os 15 minutos e recolhidos já aqui com a Mary os destaques, nós vamos passar as discussões e votação do parecer, e nós vamos seguir o seguinte roteiro: vamos votar as partes não destacadas, e vamos ficar com as partes destacadas para seguirem, sendo discutidas entre nós, até que se conclua todo o processo, inclusive as contribuições novas, para plena consciência de vocês, e para nós nos programamos, a Mary vai ler aqui quais foram os destaques.

Secretária Executiva Mary Lobas: Então os destaques foram feitos para exigência 6, que é o Cons. Luis da SDMU, pela exigência novamente de 6 a 12 pelo Cons. Pedro de SEHAB referente a prazos; a exigência 24, referente a localização pela Cons. Asunción; a exigência 40, será feita pelo Secretário; a exigência 66, itens A e D, o Cons. Cunha que fará essa recomendação; novamente a 66, itens B e D, com o Secretário; e uma nova exigência referente a estudo para novo aeroporto pela Cons. Yara.

Presidente Eduardo Jorge: Bom então, destacado essas exigências e acrescentado essas novas exigências feita pela Cons. Yara, eu coloco em votação o conjunto do relatório feito pela comissão, uma declaração de voto?



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Cons. Yara: Ficou muito assim... simples a colocação, na realidade seria, não há, entre as exigências... ah está bom, tem uma síntese não é?

Presidente Eduardo Jorge: A Ros Mari quer fazer uma declaração de voto.

Secretária Executiva Mary Lobas: Só um esclarecimento, a votação em relação ao todo, Secretário, do parecer?

Presidente Eduardo Jorge: Sim.

Cons. Ros Mari: Gostaria de fazer uma declaração de voto, o Movimento Defenda São Paulo, acabou de protocolar junto ao Secretário, a nossa posição, após uma análise detalhada do parecer técnico. Então nós gostaríamos de colocar o seguinte que fosse consignado em ata: Na oportunidade da realização da "119ª Reunião Plenária Ordinária do CADES", cuja pauta inclui um referido parecer, nós temos a declarar o que segue: 1º considerando que o parecer técnico em análise define com precisão a necessidade de cumprimento de 100 exigências para o licenciamento ambiental de operação do empreendimento, todas pertinentes e respaldadas do ponto de vista técnico, quanto a isso nenhuma dúvida; 2º considerando que no parecer técnico não há indicação precisa, de como serão fiscalizadas e auditadas as exigências explicitadas com vistas a comprovação objetiva de seu real cumprimento, o Movimento Defenda São Paulo, entende que nenhuma licença seja de que natureza for e/ou intervenção a exemplos de obras e ampliação, e/ou reformas, deverão ser concedidas e ou aprovadas sem o cumprimento prévio das 100 exigências vistas no parecer e devidamente auditadas, e ainda que não se permita que tais exigências sejam transferidas para novos licenciamentos que venham a ser solicitados pelo empreendedor, assinado Movimento Defenda São Paulo, nós já protocolamos junto ao Secretário e pedimos que seja consignado em ata. Obrigada Secretário.

Presidente Eduardo Jorge: Então vamos voltar ao processo. Vamos inclusive analisar essa intervenção da Ros Mari, aqui com a Cons. Regina se isso deve ser considerado uma nova exigência e até o final da nossa lista nós podemos até colocar em discussão entre nós. De toda forma já está consignado, está registrado e tudo, estou colocando apenas aqui que pode ser colocado na lista como uma espécie de uma nova exigência para ser discutida entre nós, mas está consignado e atendido já o pedido dela que está registrado na ata. Vamos então a votação do parecer técnico 34 CADES/09, salvos os destaques que vocês fizeram aqui na mesa, quem estiver favorável a aprovação do parecer técnico 34/CADES/09, por favor, fique como está. aprovado por unanimidade, aprovado com o voto contra do Cons. Cunha, então, por favor, registre o voto contrário do Sr. Cunha e aprovado com o voto dos outros Conselheiros presentes. Passamos agora então, e eu peço para que a Helena conduza a votação dos destaques, a partir da lista registrada aqui na mesa, por favor.

Coordenadora Helena Magozo: Então a 1º que foi anotada como destaque, é a exigência nº 6, ela foi colocada pelo Cons. Luis da SMDU, e também está incluída no rol dos destaques da SEHAB que são 6 a 12, então inclui também a 6. Então Cons. Luis, por favor.

Presidente Eduardo Jorge: Vamos combinar também como é que se faz a discussão dos destaques, então o Conselheiro que fez o destaque faz a intervenção inicial, explica o que ele quer, depois as pessoas se inscrevem, a Mary anota, as pessoas fazem intervenção, damos a palavra de novo ao defensor do destaque e vamos a votação, está bem assim? A Helena quer que o proponente já traga o texto escrito, é claro, isso seria o melhor, mas nem sempre está nesse nível de elaboração, então se for possível, se faz um ajuste e na intervenção final dele ele pode tentar fazer essa síntese para nós podemos ter certeza do que estamos votando, está bem?



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Cons Luis: Cons. Luis, eu vou ser então muito sucinto, pois a minha intervenção é muito rápida, são as exigências 6 e 7, é uma correção na verdade no texto, dizendo ai, nós já até podemos fazer anotação, acho que não implica em muita discussão: Um empreendedor deverá submeter a SMDU ao invés de SEHAB e APROV para apreciação da Câmara Técnica de Legislação Urbanística CTLU e ai sim SEHAB para apreciação da CAIEPS, simplesmente essa correção nas exigências 6 e 7, uma questão formal.

Coordenadora Helena Magozo: Todo mundo está de acordo não é? A nº 07 também inclui essa correção. Os Conselheiros que são favoráveis a essa correção nas secretarias e nos órgãos competentes permaneçam como estão. Então estão aprovadas por unanimidade as 2 correções propostas pelo representante da SMDU. Cons. Pedro de SEHAB, por favor. Cons. Pedro então está propondo, reparos da 6 a 12.

Cons. Pedro Fonseca: É são as questões de uso e ocupação do solo e licenciamento, nós somos contrários ao estabelecimento de prazos para essas questões ai eu vou explicar por quê. Porque os prazos estabelecidos envolvem uma série de agentes e que o poder público não tem o controle total sobre eles, um desses agentes é o próprio interessado em regularizar, então se não há disposição efetiva do interessado em resolver os problemas técnicos, o poder público não consegue honrar esses prazos, além disso essas questões envolvem alguns pontos muito duvidosos, eu só cito os 2 da exigência 6 e 7 que eu que tenho um conhecimento relativo da legislação do zoneamento e tenho dúvidas se é aplicável a questão da Vila Zona Mista e sendo o sitio aeroportuário uma ZOE, é uma questão que eu não acho que é tranqüila e que eu acho que vai demandar pareceres de SMDU, talvez jurídicos e vai demandar a passagem por essas comissões, essas comissões tem agendas, só para citar um exemplo a CTLU só terá reunião dia 03 e a próxima reunião só será em fevereiro ou provavelmente em março, prazo de 60 dias já está inexecutável, outra consideração é que isso também vai envolver a mobilização dos recursos técnicos do poder público para se resolver o problema do aeroporto em detrimento de outros problemas que as Secretarias tem, e vai envolver também interfaces com outras Secretarias envolvidas tipo DPH, SMT, a própria Secretaria do Verde, cada licenciamento elencado nas exigências 9 a 12, tem uma série de interfaces que tem que ser estudadas por cada Secretaria, isso certamente demandará mais tempo do que o previsto e mesmo se o poder público se mobilize prioritariamente para resolver o problema do aeroporto e esqueça as outras questões do dia a dia, ai dentro disso eu acho que existe uma lógica que nós teríamos que inverter que eu acho que até hoje no caso a INFRAERO está em uma situação de conforto, porque ela tem uma série de irregularidades tem cerca de 60.000 metros quadrados construídos irregularmente lá ao longo de décadas, mas eu acho que o poder público ainda não foi capaz de gerar um desconforto na INFRAERO para que ela se empenhe realmente em tocar esses processos para que eles sejam resolvidos a contento, seria o mesmo desconforto que qualquer cidadão que resolve construir um puxadinho na sua casa tem quando o fiscal vai lá intima pede para em 10 dias comparecer a Subprefeitura, se o cara não entra com um processo, ele é multado, essas multas se repetem... eu não estou vendo esse desconforto em relação a INFRAERO, não havendo desconforto é muito difícil nós falarmos em prazos, uma vez que os prazos não dependem só do lado do poder público mas dependem também da boa instrução do processo por parte de quem quer se regularizar. A proposta é ao invés de nós colocarmos, afixarmos, esses prazos, formarmos um grupo que periodicamente ou de 3 em 3 meses, ou de 4 em 4 meses consiga avaliar como estão andando esses processos. E, se a parte interessada no caso a INFRAERO está realmente se empenhando em resolver os processos e que tipo de penalidades nós podemos impor para que esse processo se agilize. Em suma é isso.

Coordenadora Helena Magozo: Essas observações cabem do item 6 ao 12, Cons. Pedro, é isso?



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Cons. Pedro : Eu só me ative aos itens de uso ...

Coordenadora Helena Magozo: São referências a todos nesse sentido.

Coordenadora Helena Magozo: Cons. Francisco, por favor.

Cons. Francisco: Com relação aos prazos, eu estou de acordo com a manifestação do SEHAB, o problema é o seguinte, se nós ver por exemplo a exigência, 9, 10, 11 e 12 eles estão obrigados a apresentar alvará que é expedido pelo próprio poder público, outra área do poder público, ou seja, nós conhecemos o funcionamento do poder público que é um pouco demorado, eu acho assim, ou nós aumentaríamos o prazo em termos de realidade ou nós correríamos o risco de passar do prazo e eles não aceitarem, debitarem a culpa até com razão ao outro órgão do poder público e haver uma desmoralização da exigência, ou seja, talvez fosse nós levarmos em conta isso na fixação dos prazos, aliás o que eu percebo no relatório na questão dos prazos é um certo otimismo com relação ao procedimento administrativo, que nós sabemos que é um pouco lento, agora talvez fosse melhor aumentar os prazos ou então essa comissão de acompanhamento, talvez tirando o item 8, talvez a exigência 8, seja a única que não prescindia da alteração do prazo.

Coordenadora Helena Magozo: Secretário? Cons. Regina e depois o Secretário...

Cons. Regina Barros: Bom com relação aos prazos, do item 6 ao 8, no nosso entendimento é que eles devem ser mantidos, e com relação a criação de comissão, nós entendemos que não é cabível, que a competência da SVMA e do Departamento de Controle, fazer o licenciamento ambiental e acompanhar o atendimento das exigências. A licença ambiental ela é instrumento de gestão ambiental na política nacional de meio ambiente, então as exigências são colocadas e a partir daí é feito a gestão e o acompanhamento, se ele depois de 6 meses demonstra para nós que ele tomou todas as medidas e que justificadamente ele ainda não conseguiu esse alvará, nós podemos até prorrogar esses prazos sim, agora com relação aos prazos eu quero dizer o seguinte, com relação ao argumento de que o empreendedor, de que o poder público, depende de que o empreendedor atenda os Comunique-se da Prefeitura eu quero dizer o seguinte, que isso é verdade, só que nesse caso o empreendedor ele não vai só atender um Comunique-se, ele tem uma exigência, obrigação de atender uma exigência sob pena e multa de até R\$ 10.000,000,00. Então nós temos a certeza, pela experiência que nós temos, o empreendedor é que é o interessado em atender os Comunique-se. Então digamos que em tese ou na nossa certeza ele vai atender os Comunique-se nos prazos, certo? Ai o que acontece, todos os órgãos do sistema de planejamento do município, eles serão oficiados que é uma das propostas da Câmara Técnica, porque não só a SEHAB, mas outros órgãos da administração têm atribuições e obrigações, com tudo que se passa com aquele equipamento e o atendimento as legislações, então todos serão oficiados, e obviamente que todos vão adotar, se eu tenho um Comunique-se atendido, se eu sei que a Prefeitura de São Paulo emitiu uma licença ambiental de operação, se eu sei que eu tenho uma série de irregularidades, questões de risco pela operação daquele equipamento é óbvio que nós vamos empreender esforços internamente para fazer essa autorização e esse interesse público acontecer, é o caso da Marginal Tietê, o DECONT designou uma equipe de 3 técnicos para cuidar do acompanhamento que voa diariamente, semanalmente, voa e vistoria as obras da Marginal Tietê, por que? Por que é um interesse desse governo, é uma licença emitida por nós, é uma questão que se destaca e grava, é importante, é uma obra de um grande porte que tem um significado importante para a cidade, e o aeroporto a mesma coisa, não é uma casinha nem um prédio da CYRELA lá em Interlagos, e outra questão, com ele não tem 70.000 metros de área irregular lá não, ele tem 270.000, 200 ele tinha em 2001, só que 2001 para cá ele construiu mais 70.000, e de 2001 para cá ele conseguiu aprovações na CTLU em prazos bem exíguos, para construir 70.000 metros quadrados ele conseguiu aprovações na CTLU e da SEHAB, alvarás e a



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

toque de caixa, então nós entendemos que os prazos, e conseguiu os alvarás o andamento dos processos tem a ver com o interesse da empresa, ela atendendo os Comunique-se. E por último a questão que eles podem justificar e a questão da comissão, nós entendemos que não há, que não tem cabimento, o acompanhamento do atendimento das exigências, cada órgão tem sua obrigação e não são só esses, a CETESB não vai poder dizer que ela não emitiu a licença ambiental prevista para a fonte de poluição para o pátio de aeronaves pelos combustíveis e outras áreas, porque ela tem muito serviço no estado todo. Então é essa nossa posição.

Coordenadora Helena Magozo: Secretário?

Presidente Eduardo Jorge: Eu acho que quando se faz um trabalho como esse é evidente que você não está cobrando apenas o empreendedor X, tem toda a cadeia do processo, inclusive nós, Secretaria do Verde, Secretaria de Habitação, Secretaria de Desenvolvimento Urbano, e todo o processo que está ligado, que é cobrado, quanto a questão do não há desconforto, não foi provocado desconforto? Foi, tanto que a Cons. Regina aplicou uma multa de R\$ 10.000,00 que, aliás, foi o que motivou a diretoria da INFRAERO vir até aqui falar comigo e apresentar o EIA-RIMA que nós estamos analisando hoje, ela aplicou uma multa de R\$ 10.000,00, depois de várias tentativas que o EIA-RIMA chegasse aqui sem essa atitude repressiva, vamos dizer assim da polícia ambiental, eu concordo com o Cons. Francisco e com o Cons. Pedro da SEHAB, que talvez como é uma exigência de um equipamento muito complexo nós poderíamos aumentar o prazo de 6 meses, para 1 ano e aí ficávamos tranqüilos que tanto a INFRAERO como os outros órgãos da Prefeitura não vão alegar que 1 ano não foi suficiente, se puder cumprir em um prazo menor ótimo, mas eu consultaria a Cons. Regina se é possível acatar uma sugestão dessas do Cons. Francisco e parcialmente colocada pelo Cons. Pedro da SEHAB e todos esses prazos de 6 a 12 porque só isso, o resto está aprovado, de 6 a 12, passariam de 6 meses para 1 ano, com prazo máximo, finalmente tem avaliação sim para o DECONT inclusive se vocês analisarem o artigo 96, eles tem que apresentar um relatório, exigência 96: O empreendedor deverá apresentar a cada 3 meses a partir da LAO uma série de relatórios que vão chegar aqui com a Cons. Regina e ela vai acompanhando todos esses percursos das exigências todas que estamos aprovando, e como a Cons. Regina falou, tanto das obras públicas como das privadas, as vezes a entidade não cumpre o prazo, mas tem um reforço real, de cumprir um prazo, mas tem um impedimento de reavaliar, não é uma coisa absoluta, mas agora eles tem que provar que realmente houve um impedimento técnico jurídico, mas tem que chegar lá e comprovar e finalmente nós temos o artigo 66 do decreto federal, vocês podem olhar no final que o empreendedor estará sujeito a sanções do desconforto como disse nosso representante da SEHAB, está aqui já registrado, a Cons. Regina pode aplicar esse desconforto se as exigências não forem atendidas ao tempo hábil, se não demonstrarem esforços para cumprir as exigências, ela está aqui com o instrumento já citado até, assim eu resumiria acatando sugestão para a Cons. Regina, acatar parcialmente o destaque do Cons. Pedro da SEHAB, conforme a sugestão do Cons. Francisco e aumentar o prazo de 6 meses, nesses itens de 6 a 12, para 12 meses.

Coordenadora Helena Magozo: Então o Cons. Luis vai falar. Eu só queria fazer uma observação de que eu concordo com o Cons. Francisco, de excluir dessa relação o nº8, porque o 8 depende da governabilidade da empresa exclusivamente, o empreendedor deverá apresentar SVMA no prazo de 6 meses, contados a partir da emissão da presente LAO cadastro atualizado de todas as edificações e instalações existentes no sitio aeroportuário de Congonhas, isso depende eminentemente da governabilidade da empresa, então sairia fora dessa nossa votação e ponderação. Cons. Luis.

Cons. Luis: Bom, essa era uma questão que eu ia colocar também, da exigência 8 que não precisaria ter e em relação a 6 e 7 que aí o prazo, que não é o de 6 meses mas está com 60 dias



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

também, ampliar aí concordando com o Cons. Pedro , ampliar esse prazo que está agora como 60 dias, ampliar para 120 como foi colocado...

Coordenadora Helena Magozo: Mas incluindo nesse 1 ano também ?

Cons. Luis: Não, a 6 e 7 hoje eles estão pedindo 60 dias, para ampliar isso pelo menos para 120, aí eu só não sei como o Cons. Pedro acha que isso se viabiliza ou não.

Coordenadora Helena Magozo: Badra, por favor.

Cons. Badra: Sr. Secretário e demais Conselheiros, eu acho que os 2 colegas tem razão, mas para nós também não ficamos aumenta de 6 para 12, viu Cons. Regina, eu acho que ficaria muito melhor deixar o texto do jeito que está, eu só acrescentaria o seguinte, se o empreendedor não conseguir cumprir dentro desse prazo, ele faz um requerimento como qualquer particular e ele pede um novo prazo, ele que vai dizer o prazo que ele precisa, olha preciso de mais 3 meses... preciso de mais 6... preciso de 1 ano, porque não adianta você imprimir para ele, olha são 6 meses, se ele não tiver condição de fazer em 6 meses, ele que faça o requerimento, ele não vai fazer 1 ano também gente, eu deixaria a redação se os colegas permitirem eu deixaria a redação do jeito que está, e o empreendedor se ele achar que ele não vai cumprir, ele que solicite, como é qualquer obra, é para qualquer um, se eu estou com a obra atrasada, como funciona no nosso dia a dia, o empreendedor faz o requerimento e solicita a dilatação do prazo que ele acha que dá para ele cumprir, eu acho que fica mais razoável se o Cons. Francisco e o Cons. Pedro concordarem eu faria só esse acréscimo. Tudo bem para vocês? É deixar como... é eu só faria.

Cons. Regina Barros: Eu concordo, e é assim que acontece sempre, ele apresenta, ele justifica, ele fala olha... foi o caso da licitação do EIA-RIMA, ele pediu 1 ano, nós demos, ele não conseguiu fazer em 1 ano, não apareceram... ele comprovou que não apareceram concorrentes na licitação nós demos, e pediu mais 60 dias, nós concedemos, aí ele pediu mais 90 nós concedemos, como ele não se manifestou aí nós multamos.

Cons. Badra: Mas aí Cons. Regina, o que eu estou dizendo é o seguinte, teria que colocar um item que o empreendedor poderá solicitar o prazo porque aí...

Cons. Regina Barros: Isso é regimental, é sempre assim...

Cons. Badra: Então deixa do jeito que está.

Cons. Francisco: Sabe qual é o problema? O problema não fica restrito aqui a essa discussão; o problema que eu acho, é que nós o poder público, ele legisla para o faz de conta, ou seja, ele legisla para opinião pública, nós estamos fazendo uma norma que de ante mão nós sabemos que não vai ser cumprida, e do ponto de vista jurídico, eu acho que ia ser muito ruim por direito, é uma prática nacional, nós legislamos para jornais, e nós sabemos que não vai ser cumprido, então porque não fazer uma coisa de acordo com a realidade, para que ficar vendendo uma esperança para os jornais, para a opinião pública que não é factível, nós temos que ser realistas do ponto de vista jurídico.

Cons. Regina Barros: O prazo de 6 meses é o seguinte, existe, todos esses itens tem processo aberto, na Secretaria da Habitação, na SMDU, CONTRU, processos que estão lá os de regularização, então estão lá desde 2003 mais ou menos, então até esse processo estão na SEHAB há mais de 3 anos já andando, parados, andando, não sei, nem saberia dizer, eles estão em andamento, em vários Comunique-se já esses processos, processos de regularização, tem vários



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Comunique-se já, processos do plano de reforma e ampliação das instalações de Congonhas têm mais de... está desde 2003.

Cons. Francisco: Sabe por quê? Principalmente o item 9, 10 e 11, eu volto a dizer, eles vão ter que apresentar uma série de documentos expedidos pelo próprio município, o que nós sabemos que o município não tem condições mesmo que de prioridade, de cumprir esse prazo, quer dizer eu não estou falando em relação a atividade dele, eu estou dizendo com relação aos alvarás que são expedidos por órgãos municipais, nós conhecemos a tramitação de processos, era só essa minha preocupação, com relação a não ficar impondo normas que nós sabemos de ante mão que não vão ser cumpridas por impossibilidade do... não é por culpa, é por impossibilidade total, é só isso.

Coordenadora Helena Magozo: Moliterno, por favor.

Cons. Moliterno: Cons. Francisco eu quero lembrar só que se nós passarmos de 6 meses para 1 ano, ao final de 1 ano eles podem requerer um novo prazo, ou seja, não vai mudar nada, agora eu acho também que se a administração não tem condição de cumprir o que ela exige, na boa ...

Cons. Francisco: A culpa não é da administração, são exigências para ...

Cons. Moliterno: Eles dependem da administração... eu acho que ao final de 1 ano, ele vai requerer mais 1 ano de prazo.

Cons. Francisco: Foi como falou o colega, a administração ela não vai ficar só tomando conta do aeroporto, há outros casos.

Coordenadora Helena Magozo: Cons. Pedro por favor, depois nós vamos para a votação.

Cons. Pedro: Eu reitero e concordo com o Cons. Francisco, esses prazos são inexequíveis, é muito fácil falar o processo está lá desde 2003, mas se não há por parte do interessado a boa vontade de atender corretamente as questões levantadas, o processo não consegue ir para frente, esse processo eu repito, tem que ter faces com Secretaria de Cultura, Secretaria de Transportes, Secretaria do Verde do Meio Ambiente, passa por 2 comissões intersecretariais, é um processo complexo, a Cons. Regina mesmo falou que ele não tem 70.000 tem 270.000 irregulares, não sabemos como vamos regularizar isso, se não vai demandar demolições para ele viabilizar essa regularização, a ZOE não está regulamentada, não há índices que nós possamos nos basear para fazer a análise, tem uma série de questões legais de zoneamento que estão em aberto, então eu ainda acho leviano você estabelecer um prazo que de ante mão nós sabemos que não vai dar conta por mais célere que seja algumas Secretarias, do ponto de vista da SEHAB, nós não concordamos, pois nós não vamos honrar esse prazo.

Coordenadora Helena Magozo: Então vamos para a votação, então eu acho que tivemos argumentações das 2 posições, nós vamos votar primeiro... Pois não Badra?

Cons. Badra: Antes da votação eu só queria fazer um comentário aqui, dado o calor público do assunto, independente de estar na mídia, gente o aeroporto, ele está na UTI, eu acho que todos os níveis de governo seja municipal, estadual e federal tem que se mobilizar e resolver o problema e encarar definitivo, chega desse tipo de expediente gente, se não nós não vamos resolver os problemas nunca, os problemas nós conhecemos, na hora que chega de dar a solução cada um quer remendar, não adianta, o pessoal da INFRAERO que está aí, eles estão ouvindo e eles estão sabendo, eu acho que o aeroporto hoje dentro da cidade, o secretário é médico ele já entendeu o que eu falei, ele está na UTI e nós temos que salvar o paciente, ponto pacífico.



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Coordenadora Helena Magozo: Então vamos para a votação, então primeiro nós vamos votar quais Conselheiros são favoráveis a manutenção do texto como proposto pelo relatório. Então a exigência 6 e 7 seria passar de 60 dias para 120 dias, a 8 não teria mudança porque depende da governabilidade do empreendedor, a 9, 10, 11 e 12 passariam de 6 meses para 1 ano, então as 2 coisas que nós vamos votar, se são mantidos os prazos como citados no relatório ou se modifica para o dobro do tempo cada uma dessas exigências. Então vamos lá, os Conselheiros que são favoráveis a manutenção do texto como proposto pela Câmara Técnica permaneçam como estão. Novamente, os Conselheiros que são favoráveis a manutenção do texto como proposto no relatório da Câmara Técnica levantem a mão, quem é favorável à manutenção do texto como proposto pela Câmara Técnica, continuem com as mãos levantadas para a contagem. Então 11 Conselheiros são favoráveis a manutenção do texto, como proposto pela Câmara Técnica. Os Conselheiros que são favoráveis a alteração do 6 e 7, de 60 dias para 120 dias, 8 não tem alteração, 9, 10, 11 e 12 de 6 meses para 1 ano, então os que são favoráveis a alteração nesse sentido levantem a mão, então 11 Conselheiros são favoráveis a manutenção e 7 à alteração, abstenção por favor.

Cons. Ros Mari: Abstenção porque somos contra os 2. Abstenção com declaração de voto, o problema não é a quantidade de dias.

Coordenadora Helena Magozo: São 3 abstenções, o Cons. Pedro também se absteve, então nós temos 11 favoráveis a manutenção do texto como proposto, 7 contrários e 3 abstenções de votos, declaração de voto da Ros Mari, por favor.

Cons. Ros Mari: Declarar que é uma questão de lógica e coerência, o Movimento Defenda São Paulo está identificando gargalho em outro lugar, não é uma questão de quantidade de dias, então não tem sentido nem votar favor nem contra, nós estamos nos abstendo em função da declaração de voto já encaminhada para a Secretaria.

Coordenadora Helena Magozo: Então vamos em frente, agora a exigência 24, tem uma solicitação de modificação da Cons. Asunción, onde está a Cons. Asunción? Vou colocar então que nós vamos para o 40, e depois nós voltamos para o 24 para não perdemos tempo. A exigência 40 tem um aparte do Secretário.

Presidente Eduardo Jorge: Nós estamos agora no processo discussão na cidade de São Paulo, agora com a aprovação da lei estadual também no Estado de São Paulo, e vamos para a Copenhague discutir esse que é o problema mais sério, social, econômico e ambiental, que é a questão das mudanças climáticas. Em todo o mundo, as grandes cidades têm no sitio aeroportuário um ponto forte de emissões, isso é no mundo inteiro, na Europa está discutindo fortemente esse aspecto agora nesse momento, já que até agora pouca coisa foi feita na área aeroportuária para se adaptar e fazer as investigações nas mudanças climáticas, assim essa redação da exigência 40, ela não é ao meu ver suficiente, 1º ela está errada aqui, eu já comentei com a Cons. Regina, eu tinha até feito uma sugestão de correção que não foi possível chegar a tempo na comissão, quando fala que o artigo 50 da lei municipal de mudanças climáticas essa, aprovada pela câmara no dia 05 de julho, indica uma meta progressiva de redução de 5% a cada ano, até atingir o 100% lá no horizonte, de 2019, a redução prevista é mais rápida, de 10% até chegar 100%, lá em 2018 se eu não me engano, e aqui nós estamos colocando 5% a cada ano chegando a 20% em 2014, e 100% em 2019, agora a 5% ao ano nunca chegaríamos a 100%, é uma questão até matemática, além de não está de acordo com a meta da lei municipal, então nós temos que corrigir isso, então eu queria acrescentar a proposta concreta, que é a seguinte, diminuir pelo menos 10%, a não, a lei é que fala 10%, desculpe, eu não estou vendo aqui na minha anotação, estou me referindo a lei, no caso do sitio aeroportuário a minha proposta concreta é 50% de substituição do combustível fóssil, até 2012, e 100% até 2014, por que? Aqui nós não estamos tratando da substituição do combustível



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

fóssil, das aeronaves que é uma coisa muito complexa do ponto de vista técnico, que ainda vai demorar, é a substituição do combustível fóssil nos caminhõezinhos, nos ônibus, que circulam ali no pátio, isso é uma coisa totalmente possível, já existem 2 tipos de tração plenamente acessível e que um equipamento complexo como esse tem condição de ser uma vanguarda aqui em São Paulo e dar o exemplo para o Brasil, veículos elétricos e veículos movidos a Etanol, nós estamos agora já aqui em São Paulo usando o Etanol, no ônibus a diesel com adaptação muito simples, a Suécia já fez isso totalmente, resolveu todos os ônibus da Suécia são 100% Etanol, com um aditivo que a Suécia tem isso é plenamente possível. Assim a minha proposta é, no caso desse combustível fóssil, usado no pátio pelos caminhões, pelos ônibus, pelas motos, pelos tratores, substitui 50% seja elétrico, ou seja, Etanol, até 2012. 3 anos, é um prazo bastante razoável, e também vai ajudar a cidade a cumprir as suas metas de redução, que pela lei é 2012, e 100 % em 2014, eu acho que é uma contribuição importante que o aeroporto dará ao cumprimento das metas que a cidade de São Paulo tem após a aprovação da Lei Municipal. Não é uma só, 50% de substituição do combustível fóssil, até 2012, elétrico ao Etanol, e 100% até 2014.

Coordenadora Helena Magozo: O DECONT está ajudando na redação, Rita, por favor. Tem uma coisa que é correção do que propõe a lei, isso eu acho que não tem dúvida, outra questão é essa complementação do Secretário. Cons. Asunción, você estava escrita nós vamos retomar em seguida, nós pulamos só para nós não perdemos tempo, fala no microfone por favor, nós estamos discutindo a 40 Cons. Asunción.

Cons. Asunción: Não, não, só para incluir no texto, que não está não sei se é a proposta do Secretário, os veículos elétricos então.

Coordenadora Helena Magozo: Não. Bom, então vamos para a votação, os Conselheiros que são favoráveis a correção do que está previsto em lei. Então é o texto com a correção da lei.

Presidente Eduardo Jorge: Olha, só para ficar mais simples, nós vamos tirar a referência que a lei, vai direto ao assunto, para ficar mais claro, o empreendedor deverá apresentar SVMA no prazo de 6 meses a partir das emissões da presente LAO, programa de substituição para utilização de combustível renovável não fóssil, nos veículos e equipamentos de apoio do sitio aeroportuário com metas e cronogramas de implantação de: 50% de substituição até 2012, 100% de substituição até 2014. Tem alguma dúvida? Amigos porque o não fóssil trata-se aqui de reduzir as emissões, pode ser elétrico, pode ser hidrogênico, pode ser Etanol, pode ser algum que invente daqui para lá, os disponíveis hoje são o Etanol e o elétrico.

Coordenadora Helena Magozo: Moliterno, por favor.

Cons. Marcos Moliterno: Sr. Secretário, você sabe que eu sou um ardoroso fã da substituição dos combustíveis fósseis, eu até, para o senhor se lembrar, a 1 ano atrás eu trouxe o representante do BEST que é esse ônibus com Etanol, para fazer uma apresentação aqui no CADES, mas eu acho que em 3 anos, não existe, não há prazo, isso pode ser feito quando for feito a substituição da frota que opera no aeroporto, e em 3 anos você não consegue fazer essa substituição, então esse espaço fica um pouco exíguo, aí a INFRAERO vai ter que aumentar um pouco a taxa de embarque que ela cobra que já é baratinha, para justificar essa substituição.

Presidente Eduardo Jorge: É verdade, o Moliterno fala, é verdade, é um investimento.

Cons. Maurício: Sr. Secretário, me perdoe pelo horário que cheguei, eu só colocaria que deveríamos ter incentivos fiscais, não penalização, mas incentivos fiscais para substituição da frota, da parte municipal e a gestão, a viabilidade é só uma questão da municipalidade se empenhar para viabilidade econômica, isso é a questão tributária.



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Presidente Eduardo Jorge: Talvez isso não caiba a discussão do CADES, o empreendedor pode importar, comprar onde ele quiser, isso é outra legislação, aqui é uma questão, se o Conselho quer que o aeroporto se adapte, dê essa contribuição a humanidade e a cidade de São Paulo e vai pagar o preço, e é claro vai transferir o preço para nós, eu sei disso, mas vale para ajudar o programa de combate ao aquecimento global do mundo inteiro.

Coordenadora Helena Magozo: Então vamos votar com a correção da lei no texto original e com a proposta de mudança do Secretário. Então os Conselheiros que são favoráveis a aprovação da exigência 40 como proposta no relatório da Câmara Técnica levantem a mão. Quem é a favor de manter a redação como proposta pela Câmara Técnica levantem a mão.. Quem é favorável a manutenção da exigência 40 como proposta levantem a mão. Então temos 1 voto favorável. Quem é favorável a alteração da redação da exigência 40 como proposta pelo Secretário Eduardo Jorge levante a mão, levante a mão , por favor, abstenções... Então nós tivemos aprovação da redação proposta feita pelo Secretário, por voto de 18 Conselheiros, 1 voto contra e uma abstenção, pois não Marcos Cartum.

Cons. Marcos Cartum: Eu peço desculpas pois eu não me inscrevi a uma sugestão em relação ao item, a exigência 68, eu considerei que era algo irrelevante, porque é apenas um detalhe gramatical da redação e eu apresentei uma sugestão, mas me disseram que eu tenho que colocar a submeter aqui a votação, então é uma correção apenas de detalhe 68.

Coordenadora Helena Magozo: O 68 nós retomamos, então vamos agora para a exigência 24, Cons. Asunción, por favor.

Cons. Asunción: Só uma complementação, pois aqui na exigência 24, localização em planta com relação às concessionárias que operam nos helipontos e as respectivas licenças de operação que ninguém apresentou.

Coordenadora Helena Magozo: Então vamos para a votação? Quem é favorável a questão proposta pela Conselheira Cons. Asunción e o resto do texto mantenha a mão levantada. Quem é contrário a aprovação da mudança no texto levante a mão. Quem se abstém? A Cons. Ros Mari. Agora nós vamos para a exigência 66 A e D, quem se inscreveu para essa proposta de mudança é o Conselheiro Cons. Cunha, então Cons. Cunha, 1º A e depois o D.

Cons. Antonio Cunha: Cons. Antonio Cunha do Movimento de Moradores do Campo Belo, bom isso aqui, esse parecer é exatamente a prova daquilo que nós sempre afirmamos desde o início, 101 exigências, 101 irregularidades, isso aqui é aquilo que eu sempre digo, nós não estamos lidando com uma questão técnica aeroportuária, isso não é um aeroporto, isso aqui é uma enfermidade social. Esse aeroporto bateu o recorde mundial, além de ser tecnicamente segundo o estudo preparado e divulgado por ninguém menos que a própria SINDUSCOL - Sindicato das Indústrias de Construção Civil que provou, trouxe a baila um relatório técnico internacional dizendo que o aeroporto de Congonhas ainda é o mais inseguro aeroporto da história do transporte aéreo mundial, agora nós temos esse recorde de irregularidades, esse samba do crioulo doido, nesse "furdungo" aeroportuário chamado Congonhas, então eu sugiro que esse ínclito Conselho oficie a Editora do Livro dos Recordes para que na próxima edição aponte o mais bagunçado aeroporto do mundo é nosso, o grande recorde, além de ser o mais inseguro, o mais bagunçado, fizeram tudo que quiseram fazer, é um Estado do Vaticano onde ninguém manda a não ser eles, bom no caso da exigência nº 66 que nos traz a baila, diante desse dilúvio de absurdidade, nós tivemos uma dramática escolha a fazer, porque atacar preliminarmente, então como a poluição ambiental é óbvia e aquilo que é óbvia não precisa ser demonstrada em direito por ser óbvia, nós exigimos aquilo que é óbvio, aquilo que o poder público municipal deveria fazer e não faz, que é cumprir as suas responsabilidades administrativas e políticas no entorno, pelo menos no entorno do aeroporto.



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Então como o empreendedor também é culpado nessa história nós colocamos esse programa de arborização no entorno do aeroporto, porque, se o aeroporto é uma usina de veneno, o seu entorno deve ser uma usina de oxigenação. Mas aqui não têm nenhum índice numérico específico que diga em que ponto isso foi cumprido ou não, quer dizer eles podem implantar 10, 100, 1.000 árvores e dizer que cumpriram essa exigência e pronto. quando na nossa redação nós somos claros, nós delimitamos um elemento muito específico, um detalhezinho específico que torna bem clara essa situação, basta você olhar a realidade para você ver que nos logradouros públicos onde isso vai ser implantado isso é em quarteirão modular padrão, geralmente você tem em média um espaço de 10 metros entre uma árvore e outra, o que dá mais ou menos 40 árvores por quarteirão padrão, e é isso que eu gostaria de acrescentar, que seja em média 1 árvore a cada 10 metros nas vias, nos logradouros públicos onde esse sistema de preservação e compensação ambiental vai ser implantado, porque se não tem nenhum critério numérico você não sabe se cumpriram ou não essa exigência. Com relação ao item D, eu até trouxe.

Presidente Eduardo Jorge: Por enquanto o que eu estou entendendo, que a Câmara Técnica está propondo que o empreendedor apresente um programa de arborização, ou seja, um estudo, e esse estudo um planejamento de como deve ser a manutenção, a reposição, isso vai ser avaliado pelo DEPAVEE, vai ver inclusive com esse adendo do Cons. Cunha, que eu não sou contra, eu sou favorável, de 10 em 10 metros desde que seja possível é claro, pois às vezes não é possível, mas tudo isso que nós estamos votando aqui... em média não é? Tudo isso que nós estamos votando aqui é um plano de arborização que não é pouco. Eu sei disso porque nós estamos aqui batalhando a 4 anos nesse assunto aqui, de ter um programa de arborização da cidade de São Paulo, então veja, é isso que nós estamos votando, eles vão fazer e apresentar um plano para a Secretaria do Verde e para a Subprefeitura. Então depois nós vamos discutir no item D, a questão da implementação, para isso eu estou inscrito, então hoje agora nós estamos votando que o empreendedor apresenta um plano de arborização nessa área para a Prefeitura de São Paulo avaliar, é isso?

Coordenadora Helena Magozo: Então nós vamos para a votação, então nós vamos votar como colocado no relatório, apresentar um programa de arborização sem a especificação da média desejável. Regina por favor.

Cons. Regina Barros: Na verdade, nós conversamos na reunião das discussões, sobre se estabelecer um critério aqui, isso depende do plano, isso tem a ver com outras variáveis dentro de um plano de arborização, então fica difícil de estabelecer essa meta, pois eu não posso cobrar depois exclusivamente dele, eu não vou cobrar dele quantas áreas ele plantou, eu vou cobrar o cumprimento de um plano, que ele vai apresentar, vai ser analisado, vai ser ouvido DEPAVEE, subprefeitura e vai se acordar, isso nós podemos. Como nós sabemos que a sugestão é da associação, nós podemos levar a discussão.

Presidente Eduardo Jorge: Cons. Regina veja aqui a ponderação dele, ele não está discordando disso, ele está dizendo o seguinte, o plano de arborização deverá dentro do possível se prever uma árvore a cada 10m, é isso que ele está propondo.

Regina Barros: Estabelecer um critério, isso nós concordamos, nós não temos problema em estabelecer um critério, em média não é? Toda a secretaria da cultura, é que assim para colocar e sempre que possível é melhor não colocar

Cons. Marcos Cartum: No lugar de um parâmetro quantitativo, numérico, médio, o que pode talvez não ser facilmente aplicável pois as condições específicas as vezes criam dificuldades, talvez parâmetros normativos em relação aos manuais aplicados por DEPAVEE, quer dizer que colocar aqui os parâmetros adotado, alguma coisa que parametre



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Cons. Regina Barros: Nós colocamos que deverá ser devidamente aprovado pelo DEPAVEE, e o DEPAVE ele tem seus critérios de aprovação.

Coordenadora Helena Magozo: Ser devidamente aprovado e atender as diretrizes, pois a aprovação é deles, é regra deles, como colocado aqui. Fala, Vilma, pois não.

Cons. Vilma: Eu acho que nesse plano de arborização, tem que ser seguidos alguns parâmetros de DEPAVE e outros parâmetros que não contém DEPAVEE, pois as espécies arbóreas a serem plantadas e a vegetação que foi plantada tem que ser muito bem pensada para não ser um fator atrativo de ave, ao contrário do que normalmente a lógica que nós recomendamos. Então eu acho que isso tem que ser contido no plano, tem que ser muito bem estudado e tem que ser considerado fortemente, então eu não acho que tenha que conter, que tem que ser a cada 10 anos, tem que ser planejado e muito bem planejado, obrigada.

Coordenadora Helena Magozo: Mais alguma ponderação? Moliterno.

Cons. Marcos Moliterno : Sr secretário, Conselheiros, eu acho assim, nós detalharmos mais ainda as 101 exigências, nós já vamos para o Guinness com isso, pois tem um outro problema Sr Secretário, durante 15 reuniões, ainda que a Mary tenha esquecido do meu nome, nessas 15 reuniões nós debatemos todos esses aspectos, então eu acho que não dá para mudar no mínimo sem uma votação.

Coordenadora Helena Magozo: Vai ter a votação. Giovanni, por favor.

Cons. Giovanni: Bom dia a todos, desculpe, em complementação ao que o colega colocou, é que não seja possível qualquer tipo de cálculo de compensações. Vamos supor você calcula compensação ambiental, transforma isso em recursos que poderiam ser utilizados em outras atividades, então se existe essa possibilidade, gostaria de propor maneira complementar que, se vamos plantar árvores, que seja como a colega colocou. Árvores de alta eficiência para corrigir o meio ambiente e que não seja possível a troca em termos de outras atividades que não seja o plantio efetivamente, essa é a complementação.

Coordenadora Helena Magozo: Cons. Giovanni, entendo que a redação, já garante, Programa de Arborização na Área do Entorno do Aeroporto. Então vamos lá, os Conselheiros que são favoráveis a manutenção do texto como proposto pela Câmara Técnica, sem o estabelecimento de metas, levantem a mão. Os Conselheiros que são favoráveis a redação acrescida do estabelecimento de metas como proposto pelo Conselheiro Cons. Cunha, levantem a mão, abstenções? Então o texto permanece por maioria de 15, 4 Conselheiros votaram contrariamente e uma Conselheira se absteve. Agora o item B é o secretário, depois eu volto na ordem está bem Cons. Cunha, para o seu que é o B.

Presidente Eduardo Jorge: Quando nós discutimos e voltamos agora ao item A, é um plano de arborização, agora o item B, a Câmara está propondo que o empreendedor passa a implantação, manutenção, conservação e o manejo de vegetação da área do entorno acima apontada é obrigação permanente do empreendedor, inclusive da vegetação existente e obedecidos os critérios de manual de poda e de mais diretrizes do DEPAVE, eu acabei de votar o item 40 com a exigência bastante severa, mas isso aqui é atribuição da prefeitura, quem tem que fazer isso aqui é a Secretaria do Verde, e não o aeroporto, quem vai implantar o plano de arborização, quem vai plantar, quem vai fazer a manutenção, a conservação, o manejo permanentemente, ou seja, por séculos é a prefeitura. Aqui tudo é nós que vamos plantar, pois aqui não é compensação, isso aqui não é compensação. Então quem vai plantar quem vai manter quem vai conservar quem vai fazer o



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

manejo, é a prefeitura, não é o INFRAERO, não é o aeroporto. Então a minha proposta é suprimir o item B, pois isso é a obrigação da prefeitura.

Coordenadora Helena Magozo: Retomando a Câmara Técnica, foi isso que foi pensado? Fazer a implantação não caberia ao empreendedor? Cons. Cunha, por favor.

Cons. Cunha: Gostaria de manifestar a minha discordância, não há nenhum impedimento legal nisso, porque isso seria uma delegação do poder público, e o poder público pode fazer isso, o empreendedor é diretamente responsável pelos danos causados, pois o passivo ambiental desse aeroporto é monstruoso, são 73 anos de operação ele já lançou centenas de milhões de toneladas de veneno na atmosfera e não podem ser eximido da sua responsabilidade objetiva, quem causou, quem causa o dano deve reparar o dano e deve estar explicitamente contemplado nas suas obrigações a reparação do dano a cargo do empreendedor, quer dizer é o fim da picada, ele causa poluição, ele causa o prejuízo, ele envenena a população e a população através dos impostos que pagam para o município que vai corrigir o erro que ela não praticou e que foi praticado pelo empreendedor, isso é o fim da picada.

Coordenadora Helena Magozo: Cons. Badra, por favor.

Cons. Badra: Só esclarecer aqui, porque veja bem, da forma como está redigido aqui, exigência 66: O empreendedor deverá apresentar a secretaria do verde meio ambiente no prazo máximo de 6 meses contados a partir da emissão da presente LAU, então a pergunta é, ele vai fazer o projeto? Qual é a obrigação do empreendedor aqui, é isso que tem que ficar claro, ou nós suprimos tudo.

Cons. Marcos Moliterno: A dúvida aqui é só se o empreendedor vai ter que fazer apenas o projeto, entrega para o DEPAVE e a prefeitura que faz ...

Coordenadora Helena Magozo: Cons. Francisco por favor.

Cons. Francisco: Concordando com o secretário, ou seja, há uma atribuição, o poder público atribuições legais, uma delas é essa, quer dizer, nós não estamos querendo que o empreendedor arque, ele vai apresentar, ele vai financiar, mas depois no dia a dia, e como falou o secretário, nós não sabemos o futuro de amanhã. A prefeitura e o poder público ele é permanente no tempo, então quando nós fazemos um programa de qualquer natureza, ambiental ou não, quem vai permitir a sua continuidade é o poder público, ele é o único que fica permanente no tempo, ou seja, eu acho que é um problema de atribuição legal. Teria que se fazer do ponto de vista jurídico um convênio com o aeroporto, para o aeroporto, quer dizer, seria tudo uma coisa que eu acho que vai complicar e vai fugir ao escopo do poder público.

Coordenadora Helena Magozo: Então eu entendo que nós vamos estar votando a manutenção ou supressão desse item. Cons. Luis, por favor, SMDU.

Cons. Luis: A Câmara Técnica quando tratou essa questão, tratou na idéia de que o empreendedor caberia fazer o projeto como está colocado no item A, e também implantar esse projeto para não passar simplesmente no papel, eu até concordo, fazendo agora uma leitura de novo, que tratar de implantar e manter as exigências existentes já seria um exagero, não acho que seja um exagero pedir que ela implante e cuide, nem que se defina um período 2 anos que seja, mas, que ela a INFRAERO o empreendedor, no caso faça o programa, implante esse programa, mantenha ele durante 2 anos, e aí sim o poder público passa a manter direto.

Coordenadora Helena Magozo: Mais alguma inscrição?



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Presidente Eduardo Jorge: Pela regra então, quem fez a proposta comenta antes da votação, que é o que eu vou fazer agora. Vejam amigos nós estamos dando aqui na verdade, isso o Cons. Cunha tem razão, nós poderíamos estabelecer e o Cons. Luis também, nós podíamos estabelecer isso, o Conselho pode fazer esse tipo de exigência, principalmente por causa do passivo de tantos anos, nós aqui estamos fazendo uma série de exigências bastante rigorosas já para o aeroporto, não é pouca coisa, é muita coisa, é como disse o diretor da DERSA, em relação a reforma da marginal é a maior exigência que já se fez em relação a obra de engenharia no caso da reforma da marginal, que nós estamos fazendo aqui em relação ao aeroporto aqui no Brasil, então nós temos que ponderar essas coisas, nós temos que ponderar essas coisas, quanto a questão de uma compensação específica, vocês vão analisar mais na frente outros itens que falam o seguinte, o aeroporto vai fazer o seu inventário, aqui tem uma exigência que o aeroporto vai fazer um inventário no prazo X, com o inventário feito, o aeroporto vai saber exatamente qual é a contribuição deles ao aquecimento global na cidade de São Paulo, e vai fazer uma proposta de mitigação em função desse inventário, ai sim seria uma compensação por um tipo de emissão que ele vai ter naquele período, uma coisa que diz mais na frente, 1º o aeroporto faz um inventário, para ver quanto é realmente a comissão dele nas emissões, e ai vai negociar com a secretaria uma compensação para essas emissões, então isso vai ter mais na frente, então já estabelecer desde já uma compensação gigante como essa, pois é muito grande, não é correto, nós vamos ter oportunidade de discutir as compensações das emissões lá da frente quando o aeroporto fizer um inventário, apresentar o inventário e negociar compensações, assim eu quero em nome da secretaria do verde propor uma supressão, não quer dizer que isso aqui não vai ser feito, vai ser feito sim pela prefeitura, pela secretaria do verde e pela subprefeitura.

Coordenadora Helena Magozo: Cons. Giovanni, por favor.

Cons. Giovanni: Mas secretário, nós podemos ir na linha da proposta do Sr Cons. Cunha, com uma observação, e se o empreendedor julgar que futuramente isso foi um valor exorbitante ou muito pesado ele pode pedir quando fizermos um estudo futuro o seu abatimento.

Presidente Eduardo Jorge: Mas isso é outra coisa, nós estamos aqui colocando uma coisa que é para valer, não é para ficar discutindo se vai fazer ou se não vai fazer, isso aqui é para valer, eu sei, mas eu não posso ficar com essa hipótese no futuro, é um insegurança muito grande.

Cons. Giovanni: É porque como hoje ele não tem... tem a multa de R\$ 10.000,000, mais todas as outras exigências então ele já vai pagando as contas já mais ou menos nesse raciocínio.

Coordenadora Helena Magozo: Então vamos para a votação? Os Conselheiros que são favoráveis prestem atenção, a manutenção, pois nós vamos votar a manutenção ou a supressão, a da exigência 66 B, então, tem uma questão que o Cons. Luis colocou que a implantação seria por conta do empreendedor e a manutenção..

Cons. Luis: Tem implantação e a manutenção por 2 anos das implantadas, simplesmente.

Coordenadora Helena Magozo: Então vamos atender a sugestão e votar primeiro a que o Cons. Luis está propondo, a implantação e manutenção por 2 anos pelo empreendedor, então das implantadas dentro dos critérios...fala Cons. Francisco.

Cons. Francisco: Não poderia 1º manutenção ou eliminação e depois escolher uma das 2, não sei.

Coordenadora Helena Magozo: Tudo bem, pode ser, eu acho que é melhor, 1º assim, mantém o item, ou suprime o item, e depois como está ou com modificação. Então vamos lá, os



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Conselheiros que são favoráveis a manutenção do item levantem a mão, a manutenção do item, são 14 votos. Nós tivemos 14 favoráveis a manutenção e 5 favoráveis a supressão, então se mantém. Os Conselheiros que são favoráveis a manutenção como proposto no texto original quer dizer que é implantação e manutenção de forma mais genérica, levantem a mão. Os Conselheiros que são favoráveis a que no texto conste a modificação proposta pelo Conselheiro de SMDU, implantação e manutenção por 2 anos das implantadas, levantem a mão. Então foi aprovada que conste o termo no texto com as modificações propostas pelo Cons. Luis de SMDU. Agora nós vamos para a exigência 66 ainda o item B, com aparte do Cons. Cunha e do Secretário. Cons. Cunha, por favor. Gente vamos nos concentrar, agora é 66 B.

Cons. Antonio Cunha: Com relação a essa questão, é um detalhe precioso pois além de envolver a própria questão em si, ela enseja uma série de Considerações que atingem o objetivo final desse trabalho, eu até preparei um esquema elucidativo, eu vou explicar nessa questão. Todos já sabem que atualmente os pobres coitados que sofrem na utilização desse horroroso transporte aéreo estão privilegiados porque acessam aeroporto através da famosa passagem Paulo Autran, e essa tragédia começou no dia 17 de janeiro de 2007, que é considerada no bairro do Campo Belo justificadamente o dia Campobelense da infância, inclusive merecendo um projeto de lei na Câmara de Legislação Participativa porque tiveram a coragem de cometer a máxima burrada urbanística possível, fechar uma rua comercial ao seu principal acesso, burrada maior não é possível, antes desse dia 17, bom é o trecho que vai da Washington Luis da Av dos Bandeirantes até a Av das Águas Estragadas, e que está representada esquematicamente nessa coisa aqui que pode se até considerar uma espécie de obra de arte expressionista, então esquematicamente eu represento aqui a Washington Cons. Luis, aqui a Bandeirantes, aqui antes da tragédia é a Água Estragada, aqui você tem esquematicamente o aeroporto, a Praça Comandante Lineu Porto e como é que se davam todos os acessos do trânsito? Vocês podem que antigamente 1, 2, 3, 4 cruzamentos em nível semaforizados, então todos tinham, repartiam os mesmos benefícios e sacrifícios, tudo igual, e fez o poder público municipal, depois o acesso ao aeroporto continuou no mesmo espaço com hiper privilégio pois no mesmo local com hiper privilégio porque Construiu-se uma passagem no subterrâneo, eles acessam no mesmo local e não param nos faróis, e os outros 3 cruzamentos? É simples, quem acessava a Jesuína agora tem que andar 1 km, passar debaixo do viaduto para acessar a Jesuína, da Avenida Vieira de Moraes, a nossa principal rua comercial que é ligação da Luis Carlos Berrini ao aeroporto em que havia esse acesso direto, agora você tem que ir lá embaixo, até o viaduto Cons. Luis Carlos Magalhães, dá a volta, dá mais ou menos 1 km e meio, e no caso da Rua Tamoios a mesma coisa, vocês tem que ir até lá embaixo e depois entrar na Rua Tamoios, fica evidente não é preciso provar a ninguém que aqui existe injustiça, pois aqui continuou-se no mesmo lugar e com melhoras e os outros 3 se estrepam, quer dizer, tem que fazer todo esse caminho horroroso, sendo que no caso dos ônibus das 11 linhas de ônibus existentes, está manobra impõe em determinado momento de pico até o encupridamento da linha em 20 minutos, o pobre está acostumado a se estrear então, não reclama não é? Bom muito bem, quando na realidade haveria uma outra alternativa que custaria metade do preço e que não prejudicaria ninguém, se a sociedade civil que merece ser vista fosse ouvida, que é isso aqui, um viadutinho da Avenida Vieira de Moraes de acesso a Washington Luis e com uma rabeta de acesso a esse ponto que é onde começa o aeroporto, que é onde está o edifício da VASP, é daqui para frente que começa o interesse comercial do aeroporto, para cá não tem interesse nenhum, sendo que a Vieira de Moraes desemboca no portão de entrada do aeroporto, ela liga da Marginal, pela continuação da Padre Antonio José dos Santos, depois passa o nome de Vieira de Moraes e todo aquele gigantesco núcleo de trânsito, em uma única poderia ser jogado diretamente no acesso ao aeroporto, certo? Como é que isso foi feito? Foi feito através de um TCA, que focalizou só a passagem subterrânea, usando-se ilegalmente dessa permissão, eles fizeram tudo isso aqui que não estava composto no TCA, para viabilizar um projeto antigo de se tornar a Av Washington Luis



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

uma via expressa, muito embora isso seja ilegal a luz do código de trânsito, e nós não nos opusemos, isso está na representação 133/00 do Ministério Público, por que nós não podemos nos opor de que a Av Washington Luis tenha maior fluidez de trânsito, mas não dessa maneira, e sim desta maneira, esta maneira não prejudica ninguém, essa prejudica todo mundo, Conseqüentemente isso houve uma ilegalidade, a secretaria do Verde foi enganada, e o empreendedor também foi enganado, pois foi solicitado uma autorização para isso aqui, não foi solicitado uma autorização para isso aqui, pois se fosse todo esse complexo embora isso aqui tenha sido feito com base no termo de ajuste de conduta com o Hipermercado Extra, mas que se perde na volumetria gigantesca da questão, a questão é que foi solicitada só isso daqui e não isso daqui, pois se fosse contemplado todos esses esquemas de alterações de intervenções, isso aqui mereceria ou o EIA-RIMA autônomo, ou agregado ao EIA-RIMA do aeroporto e não foi, portanto eu quero uma conclusão dizendo o seguinte: Eu conclamo a secretaria a imediatamente cancelar esse TCA e oficiar ao Sr Prefeito para que ele instaure o necessário inquérito administrativo para apurar as responsabilidades civis e criminais no caso, e caso contrário nós iremos oficiar ao tribunal de contas da união para que aprecie esse caso que eles vão adorar, certo? E que não seja necessário conforme está no texto que se faça estudo, porque esse aqui é o país dos estudos, um povo estudante, todo mundo estuda tudo e só faz besteira na hora de fazer as coisas certas, é impressionante, não precisa de estudo, pois o que é óbvio não precisa ser demonstrado, está demonstrada a burrada, a deformação, a injustiça, nós dos bairros de entorno do aeroporto não somos cidadãos de 2ª categoria e estamos a disposição de suas excelências, para que eles possam acessar o aeroporto privilegiadamente e nós que se estrepemos quando havia uma alteração cabalmente melhor do que essa baboseira e que podia ser feita por metade do preço, então na questão não é estudar, a questão é fazer, reparar o erro escandalosamente cometido que não pode ser contestado a luz das evidências, não é estudar, é solucionar o problema, solucionar o problema dessa maneira ou de outra que se possa eventualmente atentar, pois aqui no caso no Jardim Aeroporto é apenas uma sugestão por que no outro bairro eu não tenho autoridade jurídica, mas é provavelmente a hipótese mais plausível, então é que corrigir esse detalhe para não estudar, simplesmente implantar e resolver o problema como óbvio, eu duvido que alguém possa contestar essa exposição nos termos em que foi colocada, duvido que alguém possa justificar essa injustiça, nós não estamos a serviço do aeroporto, nós não existimos para servir o aeroporto, todos são iguais perante a lei, portanto todos devem repartir ônus e bônus de maneira equilibrada e não através dessa malandragem explícita, e isso me leva, digamos assim a deduzir o que está representado por esse símbolo, tudo no aeroporto foi feito na base de TCA, o TCA transformou-se na arma da malandragem de alto nível, que ao invés de fazer aquilo que tem que fazer, pois no caso do aeroporto nem EIA-RIMA, deveria ser feito, deveria ser feita uma análise ambiental estratégica porque o aeroporto envolve uma gigantesca área que é até superior em complexidade e seriedade a questão do EIA-RIMA e não foi feito, agora porque então que nós estamos agora debatendo essa questão, porque que mudou essa intenção agora de não fazer mais TCAS, bom primeiro por que eles já fizeram tudo que eles tinham que fazer, segundo, aí é que está o olho do furacão, por TCAS eles não vão poder fazer a famosa ampliação do aeroporto que é defendida por esse governo inclusive, eles não podem fazer por TCA, tem que fazer por EIA-RIMA, mas como é que eles vão fazer por EIA-RIMA se o aeroporto só tem TCAS, então o aeroporto primeiro precisa regularizar a sua situação removendo esse obstáculo para depois então em continuação fazer a famosa ampliação portanto eu estou aqui para incluir mais uma exigência, pois afinal se essa secretaria apóia conforme está nas exigências limitar o tipo de aeronave, o peso, a quantidade de aeronaves que pousam e decolam o horário de funcionamento em que se pode tudo isso, também pode a autoridade pública municipal dizer claramente, não se autorizará nenhuma ampliação aeroportuária fora dos atuais limites territoriais do aeroporto, então além da exigência de que se solucione o problema e não fique estudando indefinidamente nos próximos meses as custas do empreendedor e que o empreendedor por favor processe a prefeitura para ser ressarcido pelo



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

engodo de que foi vítima e se processe essa solução e que se acrescente essa exigência 102, fica proibido qualquer expansão, qualquer obra de expansão do aeroporto além dos atuais limites da gleba territorial do aeroporto, é só.

Coordenadora Helena Magozo: É José Carlos... pois não?

Cons. Francisco: Só uma pergunta, então a proposta qual seria? Não a redação...

Cons. Cunha: A proposta é simples, é que se resolva o problema criado, o problema concreto, o problema é perceptível, claramente entendido e a solução também, não ficar estudando.

Cons. Antonio Cunha: Bom, pode ser a implantação de 2 viadutos religando...

Coordenadora Helena Magozo: Você tem o tempo de pensar na proposição do texto, enquanto as pessoas estão falando e nós vamos ouvindo as outras posições, tem mais alguma coisa Cons. Francisco? José Carlos primeiro por favor, Secretaria de Transportes.

Cons José Carlos: Bom dia a todos. Eu aqui estava confabulando com a Dirce também que a SIURB são as duas entidades envolvidas nessa proposta e até o Badra havia me consultado também com relação a nossa posição, sem criar polêmicas isso foi amplamente discutido e debatido na Câmara Técnica, nós estamos tranquilos e serenos, o texto que está ai atende, o Cons. Cunha fez a proposta dele a Câmara entendeu, acatou as colocações dele, e da forma que está elaborado no texto, está correta, está tranqüila sem qualquer coisa, só para esclarecimento para evitar algum mal entendido aqui, o Cons. Cunha é bastante oportunista para colocar as questões do bairro dele, mas isso ai foi seguindo, primeiro uma diretriz viária da cidade de um corredor de ônibus, a proposta desse corredor é fazer todos os acessos as travessias em desnível privilegiando o transporte coletivo, o eixo que vai desde a zona norte até o extremo sul da cidade então os projetos, as propostas existentes são privilegiando esse tipo de uso. A Rua Tamoios não tem nada a ver com essa intervenção, foi uma intervenção anterior nada a ver com isso e as propostas existentes atendem as questões da ligação da Vieira de Moraes com Washington Luis no sentido Centro, então o texto que nós vamos comentar ou se quando acionados pela INFRAERO ou os ofícios que a SMT conforme estão propostos no texto do parecer, vamos informar justamente essas 2 questões.

Cons. Cunha: Gostaria de comentar, bom é a tal história, para cometer burrada eles não esperaram tempo, assim que a INFRAERO disponibilizou dinheiro, condições eles fizeram, agora para resolver então fica assim.

Coordenadora Helena Magozo: Cons. Cunha, você colocou sua posição, e ele colocou a dele, agora vamos...

Cons. Cunha: Bom eu quero replicar

Coordenadora Helena Magozo: Mas você está confirmando o que você já havia colocado, que você acha que deve ser definida uma intervenção, isso está claro na sua colocação, Eduardo.

Presidente Eduardo Jorge: Bom, se a secretaria de transportes acha isso razoável, por que eu tinha feito uma inscrição também para falar sobre esse assunto que do meu ponto de vista, da mesma forma como o item B, quem deveria fazer esse estudo seriamos nós da prefeitura, a secretaria SIURB e SMT, da mesma forma como eu ia sugerir que o item B ficasse com a Secretaria do Verde, esse tipo de estudo previsto aqui na 66 B deveria vir aqui para frente e daqueles ofícios que nós mandamos ofícios para SEHAB, mandamos ofícios para isso, mandamos para aquilo,



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

deveríamos mandar ofício para SIURB, Secretaria de Transportes, para que faça essa avaliação e esse estudo que o pessoal do movimento MOVIBELO pediu, senão a própria INFRAERO que não é um órgão especializado nesse tipo de estudo, a prefeitura pode fazer, é o melhor pessoal que tem para fazer e isso aqui deveria ir para uma determinação do Conselho, uma exigência do Conselho, que a Secretaria de Transporte e a SIURB fizessem esse estudo. Está previsto? Bom, a Cons. Regina falou que eu estou errado, pois isso já está previsto, então se já está previsto, então nem deveria estar aqui, pois isso é tarefa da Secretaria de Transportes da SIURB... Está certo, a Cons. Regina estava me corrigindo aqui.

Cons. Badra: Secretário, já está no texto, relendo de novo já está no texto.

Coordenadora Helena Magozo: Cons. Luis SMDU.

Cons. Luis: Só para reforçar que isso realmente foi muito debatido na Câmara Técnica, o Cons. Cunha traz de volta a questão como ele já colocou na Câmara, e que a idéia era, houve inclusive uma das idéias, que era que se entendendo a problemática que foi colocada, que se fizesse um estudo dos impactos dessas alterações viárias, e assim sim, esse estudo de impacto pudesse avaliar e propor alterações, diferente de como acabou ficando a redação por muita questão já colocada por ele lá de implantar o viaduto que ficou uma coisa mais direta, de olha queremos o viaduto que é a solução que ele trouxe, uma discussão que houve foi de avaliar-se qual impacto que houve e ai poder se ter sugestões de mitigação desse impacto.

Coordenadora Helena Magozo: Cons. Francisco, por favor.

Cons. Francisco: Não, é o seguinte, eu não vou entrar no mérito do túnel, 1º por que eu não tenho competência para isso e sinceramente eu não tenho imposição, agora nós temos que tomar cuidado, ou seja, pelo que eu entendi o túnel foi feito, até foi dito pelo próprio expositor, tanto o túnel como todo esse novo sistema de transito, embora em termos objetivos tenha beneficiado a INFRAERO, foi objeto de decisão das autoridades municipais, ora eu acho complicado nós punirmos, é uma decisão da autoridade municipal, é complicado do ponto de vista jurídico, quem fez o túnel mesmo com o dinheiro da INFRAERO, foi uma decisão política dentro da competência das autoridades municipais, as autoridades municipais decidiram fazer o túnel, correto? Ora se elas decidiram fazer o túnel, eu acho um pouco complicado do ponto de vista jurídico punir ou cobrar de terceiros, mesmo beneficiários, pois a decisão foi uma decisão política do prefeito e do governo, eu não vou entrar no mérito, se foi uma decisão correta ou não, por que eu não tenho competência para isso, agora mesmo quem fez todo esse esquema de transito pelo que eu entendi foram as autoridades municipais, ora, eu se fosse a INFRAERO eu diria, mas o que eu tenho a ver com isso, ou seja, eu fui beneficiado é verdade, mas foi uma decisão legitima dentro da Lei por quem poderia e tinha competência para isso, eu não estou entrando no lado moral, eu estou entrando no lado jurídico, eu acho muito complicado nós chegarmos e dizermos agora você vai construir um viaduto, o túnel foi feito porque as autoridades, assim o exigiram, e se houve alguma ilegalidade como você falou, aí cabe officiar quem de direito.

Cons. Cunha: Nós não entendemos assim, porque afinal nós estamos discutindo o impacto do aeroporto, e isso está intimamente ligado ao impacto do aeroporto, esse impacto não foi corretamente resolvido, ao contrário, foi piorado, portanto o empreendedor tem que resolver a questão do aeroporto e do seu entorno, se o empreendedor foi enganado, como realmente foi, ele que depois cobre a conta da prefeitura que é quem promoveu esse engodo.

Coordenadora Helena Magozo: Bom, tem primeiro a questão de se manter, deixa eu fazer uma síntese do que foi colocado, 1º a questão que o Cons. Cunha colocou, de se responsabilizar o empreendedor sobre a intervenção que ele justificou e apresentou aqui para nós, essa é uma



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

proposta, outra coisa é se mantém o texto como está colocado aqui, outra é a questão que o secretário colocou de tirar, suprimir como obrigação do empreendedor e colocar essa questão do estudo de impacto e de uma alternativa para o final do documento para a Secretaria de Transporte.. Então os Conselheiros que são favoráveis a manutenção do item, a forma nós vamos discutir depois, mas como obrigação do empreendedor, levantem a mão, manutenção do item B , enquanto a obrigação do empreendedor, o que vai ser a obrigação, se é a questão do estudo ou se vai ser da intervenção nós discutimos depois, 4 Conselheiros são favoráveis. Os Conselheiros que são favoráveis a supressão do item como obrigação do empreendedor, levantem a mão. Então nós tivemos 4 votos, eu vou votar abstenção também, 1 abstenção da Ros Maiy. Então nós tivemos quantos votos? 4 favoráveis a manutenção como obrigação do empreendedor, 15 favoráveis a supressão desse item como obrigação do empreendedor sentindo que já está referenciado na questão do encaminhamento as secretarias competentes e 1 abstenção. Cartum, a 68 que você retomou, por favor.

Cons. Marcos Cartum: Então é apenas um detalhe de redação, de concordância gramatical, o texto da exigência 68 é qualquer intervenção na área onde está inserido o aeroporto de Congonhas na Av..., o empreendedor deverá... eu proponho que seja retirado o empreendedor e nós passemos direto... Deverá conforme prevê a resolução, Nº 24 de 2004 no ser submetida ao invés de submeter, ser submetida a análise prévia e ai fica como está. Um detalhe.

Coordenadora Helena Magozo: Qualquer intervenção na área onde estão inseridas aeroporto... tira o empreendedor, não é? Qualquer intervenção deverá conforme prevê a resolução, ser submetida a análise prévia do Departamento de Patrimônio Histórico.

Cons. Marcos Cartum: É obrigatório em qualquer circunstância, se quiser manter o empreendedor também pode, é só para fazer sentido a frase que aqui que ficou estranha, isso eu acho que não é necessário.

Coordenadora Helena Magozo: Os Conselheiros que são favoráveis a proposta mudança de redação proposta pelo Cartum representante da Secretaria da Cultura levantem a mão. Os que são contrários a mudança de redação, abstenções. Agora eu pediria para Cons. Yara se posicionar .

Cons. Yara: Bom dia a todos, em 1º lugar antes de solicitar a proposta para mais uma exigência, gostaria de no primeiro processo de regularização para reforma, acredito estarmos avançando, parabéns ao parecer técnico pelo empenho, o CADES, 31 páginas, 100 exigências ao empreendedor com finalidade da obtenção da licença ambiental e operação Laudo Sitio aeroportuário de Congonhas, antes de chegar na proposta eu gostaria de fazer algumas Considerações. Considerando 3º milênio, 2009, a falta de cumprimento aos princípios da Constituição 225, da previsibilidade, a cidade de São Paulo, maior capital do Brasil, maior metrópole da América do Sul, e grande São Paulo que em um futuro próximo 20.000.000 de habitantes, e única metrópole de um país considerado emergente e que oferece ao mundo um aeroporto no coração da capital, no coração da metrópole, outros Considerando princípios da previsibilidade, precaução, capacidade de suporte, limite máximo 16.000.000 de passageiros, por ano, condicionados a estas obras de melhorias hoje aqui apresentadas e todas as reivindicações, considerando o principio do equilíbrio e da previsibilidade, a deriva para atender futuras demandas hoje, 16.000.000 e o futuro? Desta forma, tenho aqui a proposta de solicitar mais uma exigência, os estudos de alternativa de local mais adequado para a construção de mais 1 aeroporto na grande São Paulo, para atender as futuras demandas, Considerando limite máximo, 16.000.000 de usuários ao ano. Hoje, proposta de remoção de famílias, desapropriações, transferências de hangares, se esta for a primeira fase de uma reforma e ampliação de um projeto mais amplo, o aeroporto para atender as futuras demandas, não serão, apenas hangares, desapropriações, mesmo menores que sejam, e sim



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

muitos bairros e municípios vizinhos além de toda a problemática hoje criada no bairro conforme o Cons. Cunha acabou de colocar, muito obrigada, era só isso.

Coordenadora Helena Magozo: Mas qual é a proposta Cons. Yara?

Cons. Yara: A proposta é mais uma exigência que não foi prevista, não foi vista, não foi observada, nas 100 exigências.

Cons. Helena Magozo: Quais seriam as exigências?

Cons. Yara: Seriam alternativas, estudos de alternativas, de local mais adequado para a Construção de mais um aeroporto para atender demandas futuras.

Coordenadora Helena Magozo: Cons. Cunha.

Cons. Antonio Cunha: Bom, eu também fiz uma exigência no final da minha apresentação no sentido de que o poder público proíba qualquer ampliação do aeroporto além dos sítios aeroportuários, eu também quero que essa proposta seja contemplada.

Coordenadora Helena Magozo: Bom, então são 2 novas exigências, que estão sendo colocadas pela Cons. Yara, incluir dentro dessas exigências do aeroporto de Congonhas, a exigência de estudos de alternativas para mais um aeroporto em São Paulo, e o Cons. Cunha colocou, nós vamos votar separado, o Cons. Cunha colocou, como exigência a não aprovação, a não possibilidade de qualquer ampliação.

Cons. Cunha: Proibição da ampliação do aeroporto em qualquer sentido fora dos atuais limites territoriais da gleba do aeroporto.

Coordenadora Helena Magozo: Então, pois não Cons. Francisco?

Cons. Francisco: Olha, com relação a 1º proposta, eu entendo que nós estamos fugindo da nossa competência, ou seja.

Coordenadora Helena Magozo: Que é o estudo de alternativas de mais um aeroporto.

Cons. Francisco: O estudo de alternativas é uma proposta de salutar não é para que os 2 aeroportos estejam de fato congestionados, mas eu acho que isso é uma competência do Governo Federal e que forja a questão aqui discutida, nós não podemos obrigar o Governo Federal a criar um novo aeroporto, e estudar nesse sentido, quando muito uma recomendação, não uma exigência, com relação a segunda proposta, embora eu entenda o seu espírito, se nós fizermos uma resolução nesse sentido e nós estamos proibindo tudo, e eu acho que também uma resolução tão draconiana exigiria um estudo técnico que eu acho que nós aqui também não temos condições. Nós temos que tomar cuidado, pois se nós estamos proibindo tudo, estamos proibindo tudo, amanhã construir um hangar para um carro de bombeiros, nós... ele não vai poder Construir pois está proibido, quer dizer, eu acho que nós deveríamos tomar cuidado com a redação, porque é uma regra tão draconiana e tão abrangente, que levará uma paralisação da atividade aeroportuária.

Cons. Cunha: De forma nenhuma, eu não proibi nada, eu não estou proibindo nada, eu estou apenas pedindo a proibição da ampliação dentro você pode construir tudo dentro daquilo que tem aquilo que tem que ser construído de acordo com a Lei. E, também o aeroporto hoje opera com 16.000.000 de passageiros, no ano de 2007 era 22.000.000 de passageiros, dentro do atual sitio



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

aeroportuário, portanto ele não vai ficar impedido com essa proposta de continuar operando dentro do sítio aeroportuário, como a forma de que ele vem operando.

Cons. Francisco: Só para terminar, a norma jurídica ela se desprende das pessoas que fizeram, e elas ficam no espaço, se nós colocarmos uma regra nesse sentido independentemente da nossa vontade, o que nós estamos querendo dizer é isso, e eu acho muito complicado, não sei.

Coordenadora Helena Magozo: Cons. Regina, por favor.

Regina Luisa Barros: Eu queria recolocar uma questão, essa licença ambiental, é para INFRAERO, não é para o Governo Federal, não é para o Ministério da Defesa, quem cabe decidir sobre questão do Sistema Aeroportuário Brasileiro, e ela está restrita em impactos de âmbitos local, por isso nós pedimos estudos e tal, pois se nós extrapolamos isso, o licenciamento não seria municipal, certo? Então a licença é para a INFRAERO, que é responsável pelo estudo aeroportuária de Congonhas aqui em São Paulo naquele local.

Coordenadora Helena Magozo: Secretário.

Presidente Eduardo Jorge: Então nós estamos aqui, depois de quase 3, 4 anos, depois de audiências, dezenas de reuniões, conseguindo uma proeza que é ter uma licença ambiental de operação de um aeroporto que há muitas décadas não existia essa licença ambiental de operação, e que vai permitir que o DECONT daqui agora, possa daqui de 3 em 3 meses, vai apresentar o relatório, o DECONT vai checar, é um avanço substancial, então eu pondero aos Conselheiros, que essas discussões mais amplas são pertinentes, mas precisam ter um tempo de uma abrangência muito maior. Se colocar para votar no final da votação de uma licença que levou 3 anos, dezenas de milhões de audiências públicas, questões desse porte, se vai ter um novo aeroporto, se a questão vai ter algum tipo de ampliação, isso levaria, ter que suspender a votação opção e reabrir o processo responsável de sondagem e de Consultas, o que não é o caso. Então vejam amigos, já tem o DECONT e a Câmara Técnica Coordenada pelo Cons. Luis, já foi muito prudente e colocou na exigência nº 1, as intervenções previstas para o sítio aeroportuário de Congonhas até 2012, listadas nas páginas 80, 81. Recolocação de torre, reforma no saguão, ala norte, revitalização da fachada, complementação de territórios, terminal de passageiros, construção de nova edificação de comissária, ampliação do pátio de aeronave, etc, bem como qualquer outra intervenção, deveram passar por procedimento de avaliação e Consulta prévia. Essas que já estão sendo previstas pelo aeroporto, para a modernização do aeroporto por estudos de segurança e outras qualquer, têm que começar a discussão conosco, não é essa a exigência nº 1, eu acho que isso é uma sensibilidade muito grande da Câmara, por que ouviu essa preocupação que o Cons. Cunha expressa aqui, muito fortemente nas audiências, que é se discutir se houver esse tipo de ampliação, é uma discussão nova, completamente nova, o caso aqui que a comissão conseguiu chegar com um trabalho muito grande foi uma licença ambiental de operação do aeroporto como existe, assim eu considero particularmente a da Cons. Yara, eu sou um crítico muito freqüente de que não se está fazendo a ampliação de Vira Copos e de Guarulhos com o ritmo que já se exige e que vai se exigir para eventos grandes que o Brasil vai receber, como as Olimpíadas, Copa do Mundo, está tudo parado, e eu tenho criticado isso, qual foi a obra que Guarulhos está fazendo para poder não ficar o aeroporto de Congonhas com essa pressão que ela tem hoje, qual é a obra que está sendo feita em relação a Vira Copos? É uma discussão adequada e correta, mas tem que ser no âmbito bem maior, então há a mesma coisa em relação ao Cons. Cunha, se vai ter alguma ampliação e o Governo Ambiental a preocupação do Prefeito é com a segurança do aeroporto, se vai ser ampliação ou não ampliação, a preocupação dele com o Prefeito é a segurança do aeroporto, mas isso é uma discussão muito maior. Então a minha sugestão ao Conselho, é que tanto a questão da ampliação dos aeroportos de Congonhas possa diminuir até no horizonte,



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

inclusive eles já estão prevendo nova reavaliação daqui a X anos? daqui a 6 anos vai ter uma reavaliação. Então essa discussão de como é que fica o Sistema Aeroportuário da Grande São Paulo e da Região de Campinas como um todo, e essa questão da Segurança, da ampliação, não ampliação, o Conselho assume essa discussão como adiante levando essa discussão, mas eu sou muito mais complexo, fazer uma votação dessa agora, implica em você praticamente viabilizar a votação de uma licença, tão esperada e tão necessária para a Cidade de São Paulo, portanto, a minha posição Cons. Yara e Cons. Cunha, é que o Conselho não acate essas discussões agora, essas 2 exigências novas, aprove as exigências conforme foi até o N° 100 e o Conselho, programe com a contribuição de vocês, a continuidade dessa discussão mais adiante.

Coordenadora Helena Magozo: Cons. Yara, o Cons. Luis havia se inscrito antes, desculpe, depois é você.

Cons. Luis: Muito do que eu ia falar o Secretario já colocou, no fundo eu acho também que temos que nos ater ao objeto de análise, que foi o sitio aeroportuário, o licenciamento de operação veio em função do sitio aeroportuário, tratada de um estudo para implantação de obras de um outro aeroporto extrapolar esse sitio aeroportuário, tratar agora da discussão que preocupa muito a população, realmente nós compreendemos, nós entendemos indo nas assembléias, foi possível ver que a preocupação ,essa possível expansão, mas a idéia desse licenciamento não é já cuidar dessas futuras intervenções, isso está previsto que vai ser cuidado em um outro momento, então se ater de novo ao sitio.

Coordenadora Helena Magozo: Cons. Yara pode falar.

Cons. Yara: Cons. Luis, Cons. Francisco e ao Sr secretário, é assim, a minha colocação é uma reflexão de certa forma em relação a minha solicitação mais 1 exigência, por exemplo, então, qual é o momento adequado? A quem solicitar a exigência? Lembrando que desde 1930, a mais de 60 anos, nada foi feito, só agora 2009. Eu acho que assim, que essa solicitação ela é oportuna, porém, está sendo discutida, mas, hoje 2009 é que... desde 2006, agora 2009, quase 3 anos para se chegar hoje a essa discussão, quanto tempo nós vamos demorar para propor essa solicitação, essa proposta, é só.

Cons. Antonio Cunha: Apenas um esclarecimento.

Cons. Yara: Um momentinho só, enquanto os aeroportos aqui da periferia, que é o Guarulhos, o aeroporto de São Paulo, aeroporto de Congonhas, eles de certa forma, parados por que? Justamente por essa causa, 60 anos, o outro é mais novo, o outro aeroporto é mais novo, no entanto não está atendendo também a demanda e também já porque? Por falta exatamente desses planejamentos que está se fazendo agora e dessas solicitações aqui hoje, quer dizer tudo daqui a 100 anos ou 200 anos? É só.

Coordenadora Helena Magozo: Cons. Giovanni, depois o Cons. Cunha.

Cons. Giovanni: Acho que são, pelo que nós estamos falando, acho que estamos falando em 102 que nós aprovamos mais 2 para complementar, se eu entendi corretamente dá uns 100 com a observação do secretário, agora minha vivência nesse tema, é o seguinte, sempre foi uma grande dificuldade fazer uma discussão técnica de alto nível, por falta de conhecimento do que está acontecendo, as solicitações de informações, feitas aqui eu acho que tem uma preciosidade enorme, por que agora vamos poder racionalizar, e inclusive fazer inferências dos riscos tendo todas essas informações, obviamente dos riscos das vantagens e das desvantagens e dos problemas de uma maneira muito mais objetiva, esse conjunto de informações vai nos permitir nos posicionarmos fora do "achismo", hoje tem uma serie de assuntos e questões que nós não temos



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

dados, não temos dados de ruídos, não temos dados de poluição, ora são muito tímidas, então tudo bem, nós temos condições de ter um braço científico, a nosso favor para defender causas, mas para isso nós precisamos ter dados objetivos, consistentes e inquestionáveis, fundamentalmente até fornecidos por estudos competentes e que venham avalizados pelo próprio empreendedor, assim nós partimos de uma base, para podermos ter discussão coerente e lógica com sabedoria, essa é minha opinião, então obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Cons. Cunha.

Cons. Cunha: Uma questão dessa alegação da segurança, os membros da ANIA que estão aqui presentes Associação dos Moradores do Entorno do Aeroporto, estiveram semana passada com o ministro Nelson Jobim, e olha como eles vão resolver a questão da segurança, eles vão construir um tobogã, porque você sabe que as pistas do aeroporto são tobogã porque a do lado de Moema ela está 12m abaixo do que está a de Jabaquara, então com o tobogã vai ficar 15m, que já deu acidente, um único que existe na Ilha da Madeira, aumentar o nº de vôos de 32 para 44 por hora, construir 2 gigantescos fingers para aeronaves maiores e deixou nas entrelinhas que o aeroporto, esse negocio de fechar os aeroportos as 10 horas da noite não está certo, porque ele fica fechado 3 dias por ano, quer dizer ele deixou nas entrelinhas que esse negócio de fechar o aeroporto vai ser revogado, e isso é segurança? Está pensando que eu nasci ontem?

Presidente Eduardo Jorge: Me permita fazer uma proposta de encaminhamento, a proposta de encaminhamento que eu queria fazer é, não incorporar as 2 exigências novas, transforma- lá em um ofício do Ministério de Defesa para informações de relação ao plano de sua expansão dos aeroportos da nossa região que é a questão colocada pela Cons. Yara, em uma pergunta em relação a segurança, e possíveis ampliações do aeroporto, que é a questão levantada pelo Cons. Cunha e o Conselho Municipal remeteu ao Ministério da Defesa que é o órgão mais adequado, um questionamento sobre esses 2 aspectos, e começar um debate sobre isso, e na votação não incorporar novas exigências, essa é minha proposta de encaminhamento, sem novas exigências com o ofício do Conselho ao Ministério da Defesa, perguntando sobre esses 2 assuntos levantados pelos Conselheiros.

Coordenadora Helena Magozo: Mas esse encaminhamento precisa ser votado também não é? Quem é favorável ao encaminhamento proposto pelo secretário levante a mão. Os Conselheiros que são favoráveis a que se acrescente como exigência qualquer 1 das 2 ou as 2 sugestões colocadas pela Cons. Yara e pelo Cons. Cunha levistem a mão. Abstenção... eu só pediria para vocês permanecerem um pouquinho para nós podermos votar a ata que nós deixamos, não tinha quórum logo no começo, então nós vamos para a discussão e votação da ata da 118ª Reunião Plenária Ordinária do CADES, que vocês receberam por email. Então os Conselheiros que são favoráveis a aprovação da ata, permaneçam como estão. Quem é contrário a aprovação da ata, ou tem alguma sugestão? Pois não.

Cons. Marcos Moliterno: Está contemplada a inserção do meu nome no relatório?

Coordenadora Helena Magozo: Está. Cons. Yara pode falar.

Cons. Yara: Eu não tive tempo, passei o dia fora ontem de observar se foi feito as correções aqui.

Coordenadora Helena Magozo: Então você se abstém de votar?

Cons. Yara: É exatamente. É, por que eu não sei se foram feitas as alterações.



ATA DA 119ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Coordenadora Helena Magozo: Está bem, então a **Ata da 118ª Reunião Plenária Ordinária do CADES está aprovada**, com uma abstenção. Eu queria além de agradecer aos Conselheiros, agradecer muito a Câmara Técnica, a todas as contribuições que nós tivemos da Sociedade, dos Grupos interessados nas audiências públicas, eu acho que foi um processo importante aqui para a decisão do Conselho, Obrigada.

Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho

Presidente do Conselho Municipal do Meio Ambiente e
Desenvolvimento Sustentável – CADES
Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Conselheiros Presentes:

ANTONIO CUNHA DO N. HEITOR

ARNALDO PEREIRA DA SILVA

ASUNCIÓN BLANCO

DIRCE CARREGÃ BALZAN

E. EMIRENE NOGUEIRA

FRANCISCO J. CALHEIROS R. FERREIRA

GIOVANNI PALERMO

HAROLDO DE BARROS FERREIRA PINTO

JORGE JAMAL AYAD BADRA

JOSÉ CARLOS ANDERSEN

LUIS OLIVEIRA RAMOS

MARCOS CARTUM

MARCOS MOLITERNO

MARIA CRISTINA DE O. R. ESPÓSITO

MARIA REGINA BRAGA LAGONEGRO

MAURÍCIO GUILHERME SIMÃO

PEDRO LUIZ FERREIRA DA FONSECA

RAIMUNDO NONATO FERREIRA FILHO

REGINA LÚCIA DE BARROS MACEDO

ROS MARI ZENHA

VILMA CLARICE GERALDI

YARA TOLEDO

Conselheiros com justificativa de ausência:

ALEJANDRA MARIA DEVECCHI / FERNANDA FALBO BANDEIRA DE MELLO / MANOEL DOS SANTOS FILHO

Conselheiros Suplentes presentes:

ASUNCIÓN BLANCO / BEATRIZ FABREGUES / RITA DE CÁSSIA OGERA

Coordenadora Geral:

HELENA MARIA DE CAMPOS MAGOZO