



TRANSCRIÇÃO DA 3ª AUDIÊNCIA PÚBLICA
EIA-RIMA DO
AEROPORTO DE CONGONHAS
16/04/2009



SR. PRESIDENTE (EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO) – Quero dar boa tarde e agradecer a presença de todos. Vou passar a palavra para a Sra. Mary Lobas, que é Secretária Executiva do Conselho Municipal do Meio Ambiente, para apresentar o formato da audiência pública e depois convidar os expositores para a Mesa.

A SRA. MARY LOBAS – Boa-noite a todos. Daremos início à audiência pública com objetivo de discutir questões relacionadas ao licenciamento ambiental do Aeroporto de Congonhas. Vou explicar como será a dinâmica da reunião. A exposição da INFRAERO referente a licença ambiental do Aeroporto de Congonhas pelo Sr. Carlos Haroldo Novak, representante da Infraero, que terá 30 minutos para exposição. Em seguida, a equipe responsável pela elaboração do EIA-RIMA, O Sr. Ricardo Augusto Vale Coelho, da V.P.C Brasil, que também terá 30 minutos para sua exposição. Até o final das exposições, vocês podem inscrever-se para manifestações, se assim desejarem. As inscrições serão feitas no final da sala, ao fundo com a Equipe do CADES. No momento em que o Sr. Ricardo estiver expondo, até o final, nós aceitaremos as inscrições. As manifestações seguirão o seguinte rito:

- As entidades da sociedade civil terão 5 minutos para cada exposição; máximo de 30 minutos.
- A manifestação dos presentes será de 2 minutos para cada exposição; máximo de 60 minutos.
- Exposição de autoridades presentes; 5 minutos para cada exposição.
- Após as manifestações, voltaremos com os comentários finais dos expositores; 15 minutos para o empreendedor do estudo de impacto ambiental e 15 minutos para a equipe responsável pela elaboração do EIA-RIMA.

Outra informação que gostaria de dar, é como foi feita a publicidade dessa audiência pública. Fizemos várias publicações nos jornais de grande circulação por vários dias como, no Estado de São Paulo, na Folha de São Paulo; várias no Estado de São Paulo e também no Diário Oficial do Município e uma mala direta de correspondências que enviamos para o Prefeito, Governador, Vereadores, Deputados, Secretários, Subprefeitos, Membros da Secretaria do Meio Ambiente do Estado, Promotores de



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

Meio Ambiente, Conselheiros do CADES, Conselhos Regionais e outros Conselhos e demais instituições, ONGs que são cadastradas no CADES e outras. Chamamos à Mesa para darmos início as nossas exposições, o Sr. Carlos Haroldo Novak, representante da Infraero, o Sr. Paulo Sérgio Ramos Pinto, Diretor de Engenharia da Infraero, e pela equipe responsável pela elaboração do estudo de impacto ambiental, convido o Sr. Ricardo Augusto Vale Pinto Coelho.

O SR. PRESIDENTE (EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO) – Antes de dar a palavra aos expositores, queria fazer uma breve explicação, aproveitando a audiência pública, e falar sobre o objetivo desta. A Secretaria do Meio Ambiente há muitos anos, desde 2005 para cá, vem mantendo um diálogo com a Infraero, tanto no caso de Congonhas, como no caso do Aeroporto do Campo de Marte, pedindo a realização do EIA-RIMA. São instituições muito antigas e muito anteriores a atual Legislação Constitucional do Meio Ambiente. A Secretaria do Verde vem pedindo, desde 2005 para cá, um EIA-RIMA em relação à operação das instituições. Conseguimos finalmente que os EIA-RIMAs fossem apresentados. Primeiro: o de Congonhas, e acabamos de receber o do Campo de Marte. Cabe agora ao DECONT – Departamento de Controle da Qualidade Ambiental analisar o EIA-RIMA, emitir um relatório orientando a licença de operações, o que a Infraero terá que cumprir para receber a regulamentação da licença de operações. As audiências públicas, essa é a segunda, a pedido de associações de moradores que acharam insuficiente uma única audiência e pediram a segunda. Embora o pedido tenha chegado depois do prazo regimental, a Secretaria do Verde resolveu concordar e convocar uma nova audiência pública, atendendo ao pedido das associações, pela importância que tem esse equipamento para a cidade de São Paulo e para o Brasil. A audiência pública destina-se a ouvir os responsáveis pela instituição, ouvir as sugestões críticas da comunidade, de associações, de parlamentares e autoridades, ouvir nova intervenção e comentários dos responsáveis. A exposição levantada por vocês e os comentários deles serão recolhidos pelo DECONT - Departamento de Controle da Qualidade Ambiental, que vai levar em conta no relatório que eles estão preparando sobre o aeroporto. A Secretaria do Verde está numa audiência pública para ouvir tanto o empreendedor quanto as



peças interessadas nesse assunto, recolhe e leva em conta, no seu relatório a ser apresentado posteriormente. Não se trata da decisão de uma votação. Uma audiência pública não tem esse caráter na questão do EIA-RIMA. É muito importante ter noção da dinâmica e da finalidade da audiência pública. A Secretaria do Verde, a Prefeitura ouviu um e outro, e leva em conta no seu relatório. Outro ponto que acho importante esclarecer, porque foi motivo de muito debate na outra audiência, é que essa discussão, essa licença de operação que a Secretaria do Verde está discutindo e preparando num relatório, diz respeito ao aeroporto como ele é; como ele está. Existe uma hipótese do Governo Federal de ampliação do aeroporto, todos sabem disso, mas não é isso que está em discussão, estamos discutindo o aeroporto como ele está. O relatório vai ser sobre o aeroporto como ele é hoje. Se porventura, algum dia o Governo Federal resolver algum tipo de ampliação, terá que dar entrada na Secretaria do Verde num outro processo de licenciamento, outras audiências públicas, outro EIA-RIMA, outro processo. É importante que esse foco, que é o aeroporto como ele está, seja observado pelas pessoas que vão fazer as intervenções. Agora, é claro que ninguém vai censurar ninguém. As pessoas podem falar o que quiserem. São livres para falarem o que quiserem. Será gravado, vai ser tudo registrado. É importante ter essa noção. Para o trabalho da Secretaria do Verde, particularmente no DECONT, é importante que esse foco seja mantido. Repito: as pessoas podem falar o que quiserem. O que está em discussão, o que será analisado e o que vai ser levado em conta no relatório é a operação do aeroporto como ele é hoje, o que pode melhorar para o conforto dos usuários, para o conforto das pessoas que moram no entorno e na cidade como um todo. Se houver qualquer outro processo de reforma, de ampliação desse aeroporto é outro processo. Dito isso, quero novamente agradecer a presença de todos vocês que estão aqui doando parte do seu tempo para ajudar a governar a cidade. Acho importante o caráter da audiência na Lei Ambiental atual. Vou passar a palavra para os responsáveis da Infraero, empresa ligada ao Governo Federal, que é responsável pela administração dos aeroportos em nosso país.

O SR. PRESIDENTE (EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO) – O senhor pode fazer a articulação que entender, é claro, o senhor é totalmente livre para isso. Eu



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

vou passar a palavra para os empreendedores fazerem as suas exposições. Eu lembro aquilo que disse a nossa coordenadora: as pessoas que quiserem fazer questionamentos ou sugestões, façam a inscrição até o final das duas exposições, porque aí recolheremos para ter uma noção do nosso tempo, dividir o tempo que temos aqui na audiência. Vamos encerrar as inscrições quando os dois expositores terminarem as suas colocações. Eles têm 30 minutos, se quiserem usar, o tempo está disponível.

A SRA. MARY LOBAS – Passo a palavra para o empreendedor do estudo do impacto ambiental, o Sr. Paulo Sergio Ramos Pinto - Diretor de Engenharia e Meio Ambiente da Infraero, o senhor tem 30 minutos para sua exposição.

O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO – Boa-noite Sr. Eduardo Jorge, boa-noite senhora Mary Lobas e Sra. Regina Luisa, gostaria de me apresentar,. O meu nome é Ramos Pinto, sou Diretor de Engenharia e Meio Ambiente da Infraero. A Infraero comparece a essa audiência reiterando o seu compromisso em operar e desenvolver os aeroportos do Brasil, em consonância com o respeito ao meio ambiente. Esse é um compromisso da empresa de longa data e tanto no Aeroporto de Congonhas como nos demais 65 aeroportos que hoje operamos, nós operamos que o meio ambiente seja respeitado. Feita essa breve introdução, eu passo a palavra ao Haroldo Novak, o Superintendente do Aeroporto de Congonhas, para que ele faça a apresentação do empreendimento. Em seguida, o Ricardo Coelho, da V.P.C Brasil, que fez o estudo do impacto ambiental, fará a apresentação do seu estudo. Muito obrigado.

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Sr. Eduardo Jorge, Secretário Municipal do Verde do Meio Ambiente e Presidente do CADES, nosso Diretor Dr. Ramos Pinto, Diretor de Engenharia da Infraero, Sra. Mary Lobas, da Secretaria Executiva do CADES, Ricardo da V.P.C Brasil e a Sra. Regina. Senhoras e senhores, boa-noite. Gostaria de me apresentar para vocês, sou o novo Superintendente de Congonhas e estou aqui há pouco mais de 2 meses, estou vindo de Londrina, Paraná, onde fui superintendente por 4 anos. Nesse momento, faremos a apresentação do



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

empreendimento através de um vídeo institucional de 10 minutos. Ele conta um pouco da história da Infraero e um pouco da história do Aeroporto de Congonhas.

- É iniciada a apresentação do vídeo:

“A Infraero - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária é uma empresa pública vinculada ao Ministério da Defesa, responsável pela administração de 67 aeroportos e de 80 estações de apoio à navegação aérea no país, o que representa 97% de todo o movimento do transporte aéreo regular do Brasil. Além disso, a Infraero administra 33 terminais de logística de carga. Em 2008, foi registrado um movimento de 1,2 milhões de toneladas de carga de importação, exportação e doméstica. A Infraero registrou, em 2008, 2 milhões de pousos e decolagens de aeronaves nacionais e estrangeiras e 113 milhões de passageiros em seus aeroportos. Em 2009, a Infraero dará sequência ao plano de investimentos e modernização dos aeroportos do país, em consonância com as metas estabelecidas pelo Governo Federal. A Infraero também tem uma relação de respeito com o meio ambiente, através de uma política ambiental disseminada em todas as suas unidades espalhadas pelo Brasil. Ao total são 14 programas ambientais em andamento, entre eles o licenciamento ambiental dos aeroportos, o tratamento de resíduos sólidos, o controle da ave/fauna, programas para conservação de energia entre outros. A Infraero conta atualmente com 73% de sua rede licenciada ambientalmente e 27% em processo de licenciamento, sendo que o Aeroporto de Congonhas encontra-se entre eles. A meta da empresa é assegurar o cumprimento de normas e padrões de proteção ao meio ambiente na operação, manutenção e expansão dos aeroportos sobre sua administração, visando a minimização ou eliminação de possíveis impactos ambientais que possam ser provocados por suas atividades. Além de obter o reconhecimento nacional e internacional de desempenhar papel fundamental para o desenvolvimento do país, a Infraero tem se notabilizado como empresa socialmente responsável. O programa denominado Infraero Social contempla 62 projetos que atendem a mais de 17 mil brasileiros. Estes projetos visam a contribuir por meio de parcerias para o desenvolvimento social sustentável das comunidades carentes circunvizinhas aos aeroportos. Congonhas também contribui



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

para o projeto social da Infraero. Desde 2002, Congonhas aderiu ao programa social da Infraero através do projeto "Hangar do Aprendiz", que ao longo de sua trajetória, capacitou em cursos de informática mais de 400 jovens e crianças que, atraídos pelo público freqüentador do aeroporto, costumavam abordar passageiros e usuários como pedintes. Atualmente, muitos desses jovens já estão inseridos no mercado de trabalho. Todos os adolescentes atendidos pelo projeto social do aeroporto de São Paulo/Congonhas são provenientes das entidades carentes do entorno do aeroporto. Isto é acreditar num desenvolvimento com compromisso social; o aeroporto e a cidade. O Estado de São Paulo abriga 21,6% da população brasileira, que é responsável por 34% do PIB, 36% do Produto Industrial do País e por 29% das exportações. Na região metropolitana de São Paulo estão concentradas 10,7% da população brasileira. Segundo o IBGE, a riqueza produzida na cidade de São Paulo equivale a 2 vezes o que é produzida na região Norte, e 91% do PIB de todos os estados do Nordeste. Sede de 38% das 100 maiores empresas privadas de capital nacional, São Paulo é considerada a capital sul-americana de feiras de negócios. Para atender todo esse turismo de negócio estão instalados na cidade cerca de 400 hotéis, segundo dados do São Paulo Visitors Bureau, são realizados 90 mil eventos por ano na cidade de São Paulo, o que representa 75% de todos os eventos realizados no país. Neste contexto, está inserido o Aeroporto de São Paulo / Congonhas. Sua infraestrutura aeroportuária ocupa papel fundamental como meio de integração da cidade de São Paulo e as outras unidades da Nação. Além disso, Congonhas desempenha papel de destaque como um dos principais portões de entrada e saída, utilizado por grande parte do público que movimenta e alavanca oportunidades de negócios na cidade e base para o estado e o país. Congonhas - Ontem e Hoje: após uma enchente no Rio Tietê em 1934, que alagou e interditou o Aeroporto de Campo de Marte, iniciaram-se estudos para a construção de um novo aeroporto. Em 1935, foi realizado um estudo técnico para a escolha do sítio do novo aeroporto, recomendando a escolha de Congonhas pelas suas condições naturais. Antes da construção do aeroporto, já funcionava ali um campo de pouso de propriedade de auto-estradas. Em 1936, o Governo do Estado adquire a área para a construção do aeroporto. Em 1957, o Aeroporto de Congonhas tornava-se o terceiro do mundo em volume de carga aérea, perdendo apenas para os aeroportos de



Londres e Paris. A partir de 1981, o Aeroporto de Congonhas passou a ser administrado pela Infraero e, desde então, obras, melhorias e aquisição de novos equipamentos vem sendo realizadas. O Aeroporto de São Paulo / Congonhas por suas características e localização merece constante atenção nas questões de integração com a infraestrutura viária urbana, tratamento do entorno, manutenção e melhoria das instalações, e atendimento da demanda existente e aspectos de segurança aeroportuária. Ao longo dos 28 anos que a Infraero administra Congonhas, várias reformas e adequações foram realizadas. Atualmente, o Aeroporto de Congonhas está adaptado para atender a demanda de seus usuários. As antigas salas de embarque deram espaço a novas áreas climatizadas e mais espaçosas. O embarque que antigamente era feito a pé, sob sol e chuva, atualmente conta com 12 pontes de embarque que agilizam o atendimento. Duas novas esteiras de bagagens foram instaladas, somando-se as 3 existentes dentro de uma nova área muito mais ampla e adequada aos níveis de conforto e segurança. A construção do novo edifício-garagem, em parceria com a iniciativa privada, não só atendeu a demanda existente de veículos no aeroporto, com suas 2.500 vagas, como também procurou amenizar o impacto causado pelos táxis nas vias públicas do entorno, destinando áreas próprias para os mesmos. Além disso, o projeto previu a construção de uma praça com 10.500m², configurando mais um espaço em contribuição ao paisagismo da cidade de São Paulo. No envolvimento com a malha viária se consagra pela obra da passagem subterrânea sob a Avenida Washington Luiz para acesso exclusivo ao aeroporto. Em parceria com a Prefeitura do Município de São Paulo, a construção dessa passagem subterrânea contribui para o projeto municipal na eliminação dos semáforos no corredor norte/sul, principal via de interligação da cidade com sensível redução dos congestionamentos na área. Todas as obras realizadas pela Infraero, no Aeroporto de Congonhas, visaram exclusivamente a atender uma demanda já existente, seja no volume de passageiros, na quantidade de pousos e decolagens de aeronaves ou em atendimento dos fluxos de veículos que circulam pelas áreas do aeroporto. A atual configuração operacional de Congonhas conta com 2 pistas de pousos e decolagens, sendo uma com 1.940 metros de extensão por 45 metros de largura, e outra com 1436 metros de extensão por 45 metros de largura; 29 posições de estacionamento de aeronaves. Sendo que 12



possuem pontes de embarque. Um terminal de passageiros, atualmente do Aeroporto de São Paulo / Congonhas chegam e saem diariamente uma media de 32 mil pessoas de 45 localidades brasileiras dentro de um raio de cobertura de 1500 km conforme foi estabelecido pela agencia nacional de aviação civil. Geração de empregos – O Aeroporto de Congonhas gera atualmente cerca de 16 mil empregos diretos e 48 mil empregos indiretos, sendo a maior parte desses trabalhadores residentes em áreas do entorno; muito mais que um sonho e, sem dúvida, um dos maiores cartões postais da cidade de São Paulo. Congonhas assumiu sua condição de maior equipamento urbano, na agilização e flexibilização de transportes da cidade de rápida ascensão a outros principais e importantes centros de negócios, caracterizado essencialmente pelo volume de divisas que seus usuários representam e acrescentam ao desenvolvimento do país”.

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK - Nesse momento, então, eu passo a palavra para o Ricardo, da V.P.C, que fará a apresentação.

O SR. RICARDO VALE PINTO COELHO – Sr. Secretário Eduardo Jorge, demais componentes da Mesa, senhores e senhoras, meu cordial boa-noite. Na oportunidade que antecedeu esta segunda audiência pública, quando da primeira audiência pública fizemos a nossa introdução mostrando a necessidade do pleno conhecimento e entendimento de uma questão que envolve o licenciamento ambiental. O Secretário Eduardo Jorge na sua fala inicial deixou claro que se busca nesse estudo a licença de operação do aeroporto no formato em que ele se encontra. É importante que vocês saibam que esse é um equipamento urbano que está operando, desde 1936, e pela primeira vez passa por um crivo, por um diagnóstico, uma análise ambiental. Porém, um processo de licenciamento ambiental que tem todo o ordenamento jurídico específico, todo um ordenamento legal específico, não é neste formato. Por quê? Porque um estudo de impacto ambiental ele antecede a implantação de um aeroporto, de um equipamento, de um empreendimento. Mas nesse caso específico, por se tratar de um empreendimento já em operação, o estudo adequado solicitado pela Secretaria do Verde do Meio Ambiente foi o estudo de impacto ambiental. Cabe deixar claro que o



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

licenciamento ambiental ele envolve 3 etapas: licenciamento prévio, onde o empreendimento está sendo buscado e analisado sob a ótica de sua viabilidade, em termos de localização, porte, etc. Passada a etapa do licenciamento prévio, quando os estudos são analisados nesse sentido e entendendo como sendo um empreendimento viável, que passa-se à segunda etapa, que é a licença de instalação. A licença de instalação, onde os projetos definitivos serão analisados, outros estudos serão solicitados pelo órgão ambiental licenciador para depois dessa etapa buscar a última licença, que é a licença de operação. Nesse caso específico do Aeroporto de São Paulo / Congonhas, está se buscando junto à Secretaria do Verde do Meio Ambiente através de audiências públicas dos estudos elaborados e entregues à licença de operação, cabendo ressaltar novamente onde nosso estudo foi totalmente pautado nas condições atuais do empreendimento, no formato que ele se encontra. Eu gostaria de iniciar minha apresentação, deixar muito claro e muito bem reforçado que a nossa empresa foi contratada, através de um processo licitatório aberto pela Infraero, que como empresa federal cumpriu todas as exigências da lei Federal 8666, que é a Lei de Licitações, e quatro empresas apresentaram propostas. A V.P.C Brasil foi a empresa que venceu, logrou êxito nessa licitação, e demos início ao nosso trabalho. Após o início do nosso trabalho, a formação da equipe e o estudo do desenvolvimento da metodologia de trabalho e essa metodologia toda ela é desenvolvida em cima de um termo de referência. Esse termo de referência é um documento elaborado pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, que inclusive chegou a realizar audiência pública para definição desse documento e que é entregue à Infraero. A Infraero, inclusive, inclui esse termo de referência no processo licitatório, ou seja, quando nós resolvemos participar do processo licitatório, nós sabíamos exatamente o que tínhamos que fazer sob a ótica técnica, sob a ótica da análise e dos estudos ambientais a serem realizados. Após termos esse Termo de Referência, após formarmos a equipe, demos início de trabalho sabendo que mesmo sendo um prazo também estipulado pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, não pela Infraero e não de nossa iniciativa, a elaboração do projeto em 90 dias. É também do nosso entendimento que é um período curto, porém na audiência anterior, o Secretário Eduardo Jorge deixou muito claro o porquê foram 90 dias. Porque era uma ação de governo municipal, que não gostaria de



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

terminar o mandato anterior sem que pelo menos esse processo de licenciamento desse início, sabendo que ele poderia ser dado continuidade, complementado, melhor estudado, audiências públicas seria realizadas, porém por uma iniciativa da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente o processo deu-se início num período de 90 dias. Porém, em função de nós termos aumentado significativamente a equipe técnica alocada para esses estudos, nós temos a segurança e a certeza de que absolutamente em nenhum momento percebemos que o prazo tenha sido um fator comprometedor da qualidade do empenho dos 24 profissionais alocados na elaboração desse trabalho. Quando da primeira audiência, óbvio, no calor de um tema tão empolgante como esse, algumas pessoas chegam a questionar até a questão da relação V.P.C Brasil e Infraero sob a ótica do conteúdo final produto apresentado. Eu quero dizer a vocês, e repito, foi uma equipe alocada de 24 pessoas, todos profissionais sem qualquer elo de ligação com a Infraero que não seja esse contrato. É um trabalho isento. Esse trabalho que foi apresentado e escrito nele, não foi sob a ótica dos interesses da Infraero. Repito, é um trabalho técnico, isento e o que está aí é a opinião de uma equipe técnica multidisciplinar e interdisciplinar que trabalhou à exaustão durante aproximadamente 90 dias. Assim sendo, eu dou início a minha apresentação. Conforme falado pelo Secretário Eduardo Jorge, e por mim anteriormente, o objetivo é identificar os impactos ambientais causados pela atividade aeroportuária nas áreas de influência e propor a adequação do aeroporto de forma a regularizar a situação atual do empreendimento. Este, de forma a regularizar a situação atual do empreendimento, é o que nós buscamos, a licença de operação do aeroporto no formato em que ele se encontra. Um projeto, um estudo dessa envergadura, envolveu obrigatoriamente, até por força de lei, a formação de uma equipe técnica multidisciplinar e interdisciplinar, e sob esta ótica nós não poupamos em esforços em colocar a melhor equipe possível nas diversas áreas de conhecimento. É um assunto que em nosso entendimento tão delicado, que tivemos o cuidado inclusive de colocar em nossa equipe um piloto de linhas aéreas, que durante muitos anos operou no aeroporto de Congonhas e conhece esse aeroporto muitíssimo bem, inclusive sob a ótica de quem pilotou e conviveu com o aeroporto. É importantíssimo que os senhores tenham conhecimento que um estudo desse não é feito baseado na vontade dos profissionais alocados na equipe técnica. O tema



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

norteador básico de um estudo desse ambiental; e isso não vale para o Aeroporto de Congonhas, isso vale para todo e qualquer empreendimento que seja necessário estudos ambientais e que corriqueiramente todo órgão ambiental do Brasil solicita, tenha um enquadramento jurídico normativo legal que tem que ser obedecido, e começa desde a nossa Carta Magna no seu artigo 225 que trata já das questões já ambientais. A nossa Constituição Federal de 1988, em seu artigo 225, já trata do tema, passando pelas legislações específicas de licenciamento ambiental, leis e resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente, Lei Federal, Leis de unidades de conservação, da legislação específica do setor, leis que tratam de temas específicos como fontes de poluição, água, uma farta lei a respeito de água, ar, fauna, resíduos sólidos, uso e ocupação do solo, onde inclusive é muito olhado não só a questão da lei federal do estatuto da cidade como também o que envolve o Plano Diretor do Município de São Paulo. A legislação aeroportuária é uma legislação muito específica e muito vasta que trata também especificamente do tema, da definição de competências. Por exemplo, o que é a Infraero, o que é ANAC, o que é CONAC. O Código Brasileiro de Aeronáutica, o manual de implementação de aeroportos, são diversas portarias, a operação do Aeroporto de São Paulo / Congonhas tem uma legislação específica, onde em 2007 e 2008 mudou-se a questão e a legislação específica nesse sentido, que é a questão de horário de vôo, de vôo direto ponto a ponto. É uma série de legislação específica ao tema; aqui eu elenquei as principais, mas na realidade são muito mais do que isso, e não teria o menor sentido ficar detalhando o que é cada uma delas. Mas o trabalho contempla isso, aprofunda-se nisso e obviamente uma legislação que está disponível para consulta, não só nos aeroportos como também na Internet. Esse trabalho, quando a gente desenvolve uma metodologia, ele também vem a ser definido no seu escopo de trabalho em função de uma metodologia de um termo de referência e de uma rotina que a gente tem que ter para ordenar o trabalho de uma forma a não nos escapar nada. Então o escopo de trabalho que nós definimos, ele passa por informações gerais, caracterização do empreendimento, nós precisamos saber o que é esse empreendimento, o que o Aeroporto de São Paulo / Congonhas, o diagnóstico ambiental desse equipamento urbano, os impactos ambientais, as medidas desses impactos, medidas mitigadoras que nós propusemos para isso, os planos e programas



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

ambientais que também sugerimos, um prognóstico ambiental e a conclusão. Porém, cabe ressaltar no item prognóstico, que nós detalhamos, nós sugerimos, nós analisamos até a parte de planos e programas ambientais. O prognóstico ambiental, por ser um item de exigência no termo de referencia, é onde estuda-se, simula-se, de forma hipotética não definitiva, intenções para o aeroporto. E nós não vamos nos prender a isso, porque o nosso objetivo é licenciar o Aeroporto de São Paulo / Congonhas no formato que ele está, muitíssimo bem falado pelo Secretário Eduardo Jorge, nessa ocasião e na ocasião anterior, na primeira audiência pública, que o tema que envolve extensão de pista não foi abordado por nós, não faz parte do nosso escopo de trabalho e será, se for o caso, não sei, não compete a mim esse tipo de afirmativa, necessário estudos muito mais detalhados lá na frente. Eu vou dividir essa apresentação em 3 blocos, falando primeiro do transporte aeroviário no Brasil, depois do empreendimento em si e dos aspectos ambientais. A aviação comercial no Brasil teve, em 1927, a liberação de serviços para a iniciativa privada. Na década de 40, 50, início dos anos 60, houve uma forte expansão onde houve a criação de mais de 20 empresas; na década de 60 já tivemos uma crise de graves proporções. E até a década de 80 houve a segunda fase da política governamental para o setor. Em 1977, foi criada a empresa regional em função do avião “Bandeirantes”. O Brasil começou a fabricar o seu primeiro avião, bandeirantes, autorizou-se a constituição a criação de empresas regionais para atender a questão que envolvia a fabricação de um avião 100% nacional. Ao longo da década 80, entrando na terceira fase, que é da flexibilização tarifária. E em 1991, início da forte globalização, uma redução da regulamentação existente. Como consequência, nós tivemos um número de empresas em 1991, aumentando de 17 para as atuais 41 empresas operando regularmente no Brasil. A oferta ao usuário, em 1991, que eram 22.560 milhões assentos por km, esses são dados que vocês encontram na página do DAC, são números oficiais, tivemos hoje os atuais a oferta de usuários de 63 milhões de assentos por km. Quando a gente fala em aviação, não podemos deixar, temos que pensar que é uma questão que envolve a densidade demográfica do Brasil. O Brasil, todos sabemos, é um país de extensão continental, imagina se nós tivémos uma aviação precária, imagina se não tivémos uma aviação bem desenvolvida. Nós somos 184 milhões habitantes, nós somos 8,5



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

milhões de km² e somo 5.564 municípios. Então isso é uma coisa que numa estratégia, por uma política governamental tem que ser muitíssimo bem olhado, porque às extensões territoriais do Brasil necessita realmente de uma aviação muito ágil, muito flexível e competitiva. O perfil do setor aéreo mostra, e isso é muito importante quando começamos a analisar os equipamentos urbanos de forma individualizada, que é um setor que por si só tem diversas adversidades. A infraestrutura do setor em si conspira contra, em função de carga tributária, custo de combustível, manutenção, é uma questão a ser olhada como um todo. Olhar obviamente é o que estamos fazendo no Aeroporto de Congonhas é uma etapa, mas obviamente a questão que envolve governo federal como política de desenvolvimento do país, tem que olhar o setor como um todo. Vamos falar do empreendimento. Já foi muito bem mostrado no vídeo anterior, mas de qualquer forma é importante que se registre a localização exata e a situação patrimonial do sítio aeroportuário com praticamente 165 hectares, uma área construída de 261m². É um empreendimento inaugurado em abril de 1936, que em 2008 movimentou 187 mil pousos e decolagens e 12,4 milhões passageiros, com 2 pistas e essas pistas com áreas de escape em cada cabeceira. Esse gráfico, esse slide, já mostra inclusive como consequência da regulamentação, através de resolução específica, o que foi nos anos já com viés de queda de 2006 para cá, onde esses números são oficiais. Houve uma queda significativa no número de pousos e decolagens e também no número de passageiros. Esse gráfico em linhas ele demonstra bem que o número verificado foi menor do que o número estimado, já desde 2006, em aeronaves e também em passageiros; o verificado ficou abaixo do estimado. Essa é uma visão do aeroporto, onde mostra as duas pistas, a principal e a auxiliar, o ponto de espera, o estacionamento de aeronaves, pista de taxi. Aqui um registro histórico desde quando o aeroporto começou a ser construído, em 1936, passando pela década de 50 / 60, até a situação atual. Essa é uma imagem realizada, gerada em julho do ano passado. Aspectos ambientais – Para que vocês entendam como é feito esse estudo, antes de analisarmos especificamente as situações nós definimos as nossas áreas influência. O que são essas áreas de influência? São as áreas que recebem influência do aeroporto e que o aeroporto exerce influência sobre ela. Nós dividimos as áreas de influência em 3: direta, indireta e diretamente afetada. As áreas



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

de influência indireta para o meio físico, nós definimos e estudamos as bacias do Córrego da Invernada e do Córrego da Traição, que são efluentes do Rio Pinheiros, e para o meio sócio econômico, o município de São Paulo e a região metropolitana de São Paulo. Para a área de influência direta; para o meio físico: primeiro, a área aeroportuária e seus sistemas de drenagem. E para clima e meteorologia 2 km a Noroeste e a Sudeste e 1 km a Nordeste e Sudoeste a partir do ponto central do aeroporto. Para o meio sócio econômico, inclusive por exigência do termo de referência, nós tínhamos que aplicar um questionário em número de mil, mesmo o Termo de Referência não pedindo que fizéssemos uma pesquisa com público externo, nós optamos por fazer uma pesquisa com 890 pessoas de público interno do empreendimento e 110 com público externo, além de organizações sociais. Ainda na área de influencia direta, aspectos do meio urbano: as vias de acesso e sistema de transporte: Av. José Diniz, Av. dos Bandeirantes, Jabaquara, Av. Grumixamas e Av. Roberto Marinho. Uso e ocupação do solo; estudamos os Bairros de Moema, Saúde, Itaim Bibi, Jabaquara e Campo Belo. Para o meio biótico: um raio de 5 km a partir do ponto central do aeroporto e a área diretamente afetada, tanto para o meio físico quanto biótico, o sítio aeroportuário. E para o meio sócio econômico; o sítio aeroportuário, Campo Belo e Jabaquara. O diagnóstico depois de definida essas áreas de influência, que nós passamos para a etapa seguinte, que é o diagnóstico, é o objetivo de olhar tudo, olhar todo o aeroporto. Porém, nas reuniões que tivemos com a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, as reuniões técnicas de nossa equipe com a equipe técnica da Secretaria Municipal do Verde, é uma percepção muito clara para nós que devíamos aprimorar, aprofundar os estudos em poluição atmosférica, ruídos, sistema viário e uso do solo. Todo o trabalho, de forma muito abrangente, não descuidou dos pontos principais definidos por nós em reuniões em consonância com a equipe técnica da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. Entramos na questão da análise de riscos; foi feita baseada na metodologia estabelecida pela CETESB para riscos ambientais. Repito, o nosso trabalho é ambiental. Riscos ambientais: ar, água, solo, fauna, flora. Fazemos também uma análise preliminar de perigos e uma análise de vulnerabilidade. A caracterização de risco no contexto aeroportuário, aí sim já envolve um plano de emergência onde temos



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

emergência aeronáutica, médica, materiais perigosos, naturais e instalações contra incêndios e instalações e edificações. Na análise de risco, a questão de um plano de contingência para emergências ambientais, que são 2 programas em um plano. Programa de prevenção de riscos ambientais, um programa de gestão de resíduos sólidos e um plano de rádio proteção. É importante ressaltar que em nossa análise, e eu faço questão de deixar registrado, não só essas fotos mas também disponibilizar todo o material e acervo fotográfico existente, situações que a gente entende e mostramos à Infraero, que são situações realmente que devem ser tratadas sob a ótica ambiental, com muito mais carinho do que vinha sendo tratado, desde 1936 até hoje. Por que isso? Porque algumas situações a Infraero pode administrar, mas quando a gente vê uma situação como aquela de um avião da VASP e embaixo a mesma foto um carro da VASP, é uma situação muito delicada porque quando nós mostramos isso para a Infraero, nos responderam que não podiam fazer nada, porque apesar de estar dentro do sítio aeroportuário, essa é uma questão judicial. A VASP está sob uma intervenção judicial e a Infraero não pode simplesmente tirar aquele avião porque o Juiz vai mandar prender o superintendente por apropriação indébita. É com você Haroldo. São situações muito delicadas de definição de competências, ou seja, o que está lá hoje dentro do aeroporto é 100% solução da Infraero? Algumas coisas param na Justiça. Essa questão, que eu particularmente fico incomodado com isso, é uma questão que a Infraero está de mãos atadas, é uma questão judicial. Mas de qualquer forma, e isso eu gosto de deixar bem claro, nós contemplamos em nosso estudo e registramos todas essas situações adversas. Entramos agora nos impactos e medidas ambientais, ou seja, tudo aquilo que nós diagnosticamos e também em consonância um estudo e análise de riscos, nós entendemos como sendo impactos; deixando muito claro que o impacto não necessariamente é negativo, impacto também pode ser positivo. Mas nós também iremos elencá-los. Impactos no meio físico: impacto número 1 – geração de efluentes. Como medida, sugerimos melhorar as condições de pré-tratamento dos esgotos industriais e após tratá-los, lançar os efluentes em rede pública de esgoto. Impacto 2 – contaminação do solo e das águas por hidrocarbonetos e outros produtos químicos, medida: um plano de gerenciamento de riscos e uma rotina periódica de treinamentos dos funcionários e dos terceirizados. Por falar nisso, e cabe



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

muito bem deixar isso reforçado, quando a gente fala do Aeroporto de São Paulo / Congonhas, fala de Infraero, nós temos que deixar muito claro que dentro desse sítio aeroportuário operam empresas que são concessionárias e terceirizadas. Então, também a Secretaria do Verde, após essa etapa cumprida de desse licenciamento de operação e quando entrarmos na fase de planos e programas, deverão estar focadas nessa questão da responsabilidade, não só da Infraero como gestora do aeroporto, mas também de cada concessionária e de cada terceirizado que ali opera. Ainda impactos no meio físico: emissões atmosféricas provenientes das atividades do aeroporto. Criação de normativas, normas da Infraero. Pesquisar a possibilidade de uso de fontes alternativas de energia. Implantar programas visando à redução de emissões internas, monitoramento da qualidade do ar pela resolução do conselho nacional do meio ambiente 382 de 2006, e programas de redução em parceria com o poder público. Impacto 4 – geração de resíduos sólidos: atualizar o plano gerenciamento de resíduos sólidos, manter e aprimorar o programa de gerenciamento de resíduos sólidos, sistema de gestão ambiental da Infraero. Ruídos gerados pela operação aeronáutica. São diversas medidas. Estabelecimento de política operacional mitigadora de ruído, estabelecimento de estudos visando à otimização e a redução dos horários de operação do solo. Redução do movimento de aeronaves, coisa que já estamos constatando desde 2006. Programa de monitoramento periódico mensal e contínuo de níveis de ruído. Manutenção das aeronaves e instalações adequadas para este fim. Regulamentação da atividade por meio de horários e procedimentos. Limitação do uso do som dos alto-falantes, algo indispensável. Uso de maior número de alto-falantes pequenos, com volume reduzido, e uso de placares e monitores como fonte principal de informações. Vejam bem, é importante que vocês saibam que isso são medidas que nós recomendamos. Como também ficou muito claro, na primeira audiência, e eu tenho certeza que a Secretaria do Verde fará isto também hoje, esse estudo não termina aqui no formato que está. Serão feitas correções, serão feitas complementações e se assim a Secretaria do Verde ou qualquer pessoa entender que existe mais algum programa, mais alguma medida, mais alguma ação que possa ser tomada com objetivo de mitigar esse tipo de impacto, a sugestão é sempre bem-vinda. Impactos do meio biótico. Acidentes provocados pela colisão entre aeronaves e aves.



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

Como medida: ampliar e intensificar e adotar constantemente as medidas elaboradas para o plano de manejo do pombo doméstico e implantar um programa de educação ambiental, em campanhas educativas de não alimentar animais no sítio aeroportuário, porque a questão do pombo, ele não está ali por causa do aeroporto. Se a gente sair, em qualquer parte no entorno, encontramos pombos, até porque o pombo é uma praga urbana. Impactos no meio sócio econômico – demanda por estacionamento de veículos excede a capacidade do aeroporto. Como medida: ampliar a oferta de vagas de estacionamento e incentivar a utilização de transporte público ou semi-público. Congestionamento de táxis. Como medida, incentivar o transporte público realizando melhorias, estabelecer ligações entre o aeroporto e as linhas de metrô e trens metropolitanos, e viabilizar a construção de estacionamentos remotos para automóveis com serviço de vans. Impacto no meio sócio-econômico ainda, seria o terceiro impacto - tráfego gerado nas vias do entorno provocado pela demanda aeroportuária. Como medida: viabilizar planos governamentais para transporte alternativo e expandir a capacidade da malha viária no entorno do aeroporto. Nós temos aqui um registro, que é um impacto positivo, que é a geração de postos de trabalho, onde no vídeo apresentado no início dessa sessão mostrava que o aeroporto gera diretamente 16 mil postos de trabalho, e indiretamente 48 mil postos de trabalho. E também como impacto positivo a geração de impostos municipais. Riscos de acidentes causados por obstáculos presentes nas áreas de abrangência da zona de segurança do aeroporto. Medida: revisar a lei de zoneamento, que é a revisão do Plano Diretor do Município. A redução do número de voos e a fiscalização pública efetiva sobre novos empreendimentos. Após nós termos analisado, identificado, relacionado os impactos e as medidas, nós entramos numa parte de sugestões que são os planos e programas ambientais. As ações do gerenciamento ambiental, nas diversas áreas a serem atuadas; uso e ocupação do solo, racionalização do uso da água, gerenciamento energético, educação ambiental, gerenciamento de resíduos líquidos e gerenciamento de resíduos sólidos. Cabe deixar ressaltado e muito claro que esses planos, esses programas, estas ações de gerenciamento ambiental, serão exatamente o elo entre a Infraero, o Aeroporto de Congonhas e a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. A partir daí, haverá sim uma condição da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

fiscalizar, cobrar do Aeroporto de Congonhas as ações, a implementação, a correção e adequação desse equipamento urbano. Ou seja, serão a partir dessas ações de gerenciamento ambiental que o aeroporto assumirá o compromisso dessa adequação. Os programas têm uma abrangência um pouco maior que as medidas. Eles são específicos, eles são detalhados. Para o meio físico, um plano para redução de emissões atmosféricas internas e controle da qualidade do ar. Com programas de controle de redução de consumo de combustível, de inspeção de regulação de veículos e substituição de combustíveis por alternativos e um programa de redução de atmosférica e para o controle da qualidade do ar e no aeroporto e no seu entorno. Ainda um programa de monitoramento mensal dos níveis de ruídos e um plano de gerenciamento de riscos. Para o meio biótico, um plano de gestão do perigo aviário, e para o meio sócio econômico 2 programas – educação ambiental e gerenciamento dos resíduos sólidos. Após essa análise, diagnóstico, análise de risco, planos, medidas, recomendações, nós criamos, como equipe técnica, a nossa visão do empreendimento. E vemos como paradigma de desenvolvimento do Aeroporto de São Paulo / Congonhas uma visão geo-econômica, necessidade. A possibilidade de se ter sustentabilidade ambiental é uma necessidade, adaptação da infraestrutura é uma vocação territorial e aos ecossistemas que a compõe e a máxima eficiência econômica ambiental e social. Como conclusões das ações ambientais; depois falaremos das conclusões do empreendimento. Falando das ações ambientais: evitar e minimizar efeitos ambientais adversos, restaurar e incrementar a qualidade ambiental, melhorar o ambiente e o espaço físico e econômico e social, e utilizar a abordagem interdisciplinar e sistemática no planejamento e na tomada de decisões em termos que possa impactar o meio ambiente. Como conclusões do empreendimento em si, é consenso em nossa equipe que esse equipamento urbano tem uma localização estratégica, permite a integração das economias do Brasil, valorização do espaço aéreo, um aumento do intercambio comercial, financeiro e tecnológico voltado ao desenvolvimento sustentável e é um instrumento de concepção dos objetivos das políticas de desenvolvimento em integração do Brasil. É um aeroporto que, com todas as medidas, planos e programas de gerenciamento ambiental e implementados, tem um viés a ser um aeroporto eco-eficiente, permitindo uma descentralização aeroportuária, um incremento do modal



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

aéreo, tirando tanta distorção na crise dos transportes no Brasil, redução de custos logísticos e de transportes, geração de empregos e incremento das receitas municipal e estadual, isso tudo impactando no tão falado custo Brasil. E finalizando, a conclusão da equipe técnica que elaborou o estudo, o empreendimento. A viabilidade da atividade aeroportuária em Congonhas, em termos ambientais, remete à limitação do número de aeronaves por hora, em conjunto com o desenvolvimento de alternativas que venham suprir a demanda do transporte aéreo, na região de São Paulo. Percebe-se que o aeroporto na situação presente, devido a fatores internos e externos da sua gestão, encontra-se muito próximo do limite. E pela própria condição de implantação e região adensada, não apresenta alternativa de expansão física sem contemplar grandes custos e geração de novos impactos. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO) – Amigos, nós estamos aqui com 18 instituições, autoridades e cidadãos inscritos. Encerrei as inscrições, conforme combinado no início da nossa sessão, que iria até o final da exposição dos nossos responsáveis pelo aeroporto. Então com esses 18, eu vou propor uma dinâmica para tornar o diálogo mais produtivo e mais participativo. Nove farão suas intervenções, serão feitos comentários sobre essas intervenções, e depois os outros nove fazem a nova rodada que já podem aproveitar as observações de vocês e trazer novas contribuições ao debate. Então nove falarão, eles vão responder, depois os outros nove também falarão.

O SR. PRESIDENTE (EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO) – *(manifestação da platéia)* O senhor já está inscrito automaticamente. Está entre os 18. Obrigado. Vamos fazer então assim. Peço que os nossos expositores anotem as observações, as sugestões, as críticas, eu passo a palavra para vocês e depois fazemos uma segunda rodada e vocês irão para uma rodada de encerramento. Porque assim pode haver um diálogo melhor entre a Mesa e o plenário. Outro ponto: no roteiro do CADES, no Conselho Municipal do Meio Ambiente, às vezes prevê 5 minutos para um tipo de inscrição e 2 minutos para outro. A Mesa pode homogeneizar e vai ser 5 minutos para todos. Mesmo os que eram previstos 2, serão 5 minutos. Nós pedimos



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

que as pessoas que farão as intervenções fiquem nos 5 minutos para não prejudicar as pessoas que estão inscritas mais no final.

A SRA. MARY LOBAS - Eu lerei todos os inscritos para as pessoas ficarem organizadas. Referente às entidades: Sr. Nelson Luiz Piva, Lucila Lacrete, Sandra Assali, René Pimentel, Márcia Vairolete, Carlos Camacho, Antonio Cunha, Maicon Barros, Leandro Salvador, Antonio Carlos de Souza, Lígia Horta, Francisco Marcondes Barreto, Fátima Monteiro, Ângela Barea, Cristina Engel Perque. Pela lista de manifestantes dos presentes: Sr. Pedro Alberto dos Santos, Luis Carlos Dawn, e das autoridades o Deputado Paes de Lira. Os 9 primeiros inscritos, vamos iniciar pelo Sr. Nelson Luiz Piva e a próxima Lucila Lacrete, já ficar atenta.

O SR. NELSON LUIZ PIVA – Boa-noite a todos.

O SR. PRESIDENTE (EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO) – Sr. Nelson, só um minuto: a funcionária da Secretaria vai estar com o papel, controlando o tempo, por favor, ela mostrará o tempo do senhor.

O SR. NELSON LUIZ PIVA – Serei muito breve, não usarei 5 minutos com certeza. Só gostaria de esclarecer que represento a Associação de bairros da Vila Mooca e Jardim Ceci. Somos vizinhos do Aeroporto de Congonhas e lá temos as nossas considerações a fazer. Começamos com a dúvida que número de audiência pública é, porque a Mesa disse que é a segunda e aqui está escrito que é a terceira. Gostaria de saber. No que foi feita a exposição do Sr. Carlos Ricardo Augusto do Vale, nos informa que na área de influencia direta fez uma análise com 110 pessoas externa para avaliar a influência do aeroporto em uma área de mais de 50 mil habitantes. Então, 110 representa bastante, porque isso daí mostra para nós que 150 mil pessoas moram em volta do aeroporto mas 110 foram analisadas. Isso me parece uma brincadeira. Como também é uma brincadeira a Portaria que a Infraero tem, e ela não pode trafegar dentro do Aeroporto de Congonhas, porque onde está a TAM ela fechou o circo aeroportuário internamente e a própria Infraero não consegue fazer a volta externa da pista do



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

aeroporto. Se ela quiser, precisa sair fora para a Av. Jurandir para depois retornar dentro do aeroporto. Isso aqui também não foi considerado. Como também não foi considerado que este aeroporto trafega muito dinheiro, durante o dia e durante a noite. E durante o dia e à noite não tem lugar físico para os caminhões fortes ficarem. Então, automaticamente, esses caminhões ficam parados na Av. Jurandir pondo em risco a vida de todos os moradores, como já houve assalto, já tivemos uma série de problemas e esses motoristas não têm onde ficar, então eles urinam, defecam nas portas de nossas casas. Mas não tem problema nenhum, porque está tudo contemplado neste relatório de meio ambiente. Como também não tem problema nenhum esse portão que existe da TAM, que é um portão clandestino dentro de uma área zona 1, que todos os funcionários da TAM deixam seus carros em volta das nossas casas e com isso trazendo ladrões, trazendo vendedores de cachorro-quente, trazendo uma série de problemas, lixo, e uma série de outras coisas que não foi considerado. Eu vou deixar bem claro que a nossa associação irá fazer um protocolo oficial na Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente com relação a esse processo que seria 174.631-7 onde estamos reivindicando que isso seja anexado a esse protocolo ou a esse EIA-RIMA. Muito obrigado.

A SRA. MARY LOBAS – Lucila Lacrete do Movimento Defenda São Paulo e em seguida a Sra. Sandra Assali, da ABRAPAVA.

A SRA. LUCILA LACRETA – Muito boa-noite a todos. Vou me referir a três questões. A primeira é uma solicitação que a transcrição da última audiência pública, e essa, sejam disponibilizadas para consulta da população. Segunda, é que no momento do relatório seja feito talvez um documento apartado da devolutiva das solicitações que foram feitas; tanto na audiência pública passada quanto nesta. Foram dezenas até centenas de considerações que nós gostaríamos de ter uma resposta bastante clara. E a terceira delas é uma preocupação fundamental em relação, primeiro, ao filme, e segundo, ao EIA-RIMA. Me parece que o fulcro de qualquer EIA-RIMA é o homem é o homem e sua segurança. Naquele filme que foi passado logo no começo, prestei bastante atenção e eu vi apenas duas vezes falar a palavra segurança ser mencionada



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

e mesmo assim rapidamente fora do contexto que nós, população, gostaríamos de ouvir de nossas autoridades: a segurança de nossas vidas. Da nossa vida, enquanto usuários do Aeroporto de Congonhas, das aeronaves que transitam pela cidade, que voam pela nossa cidade e que causam impacto brutal, muito maior do que aqueles 5 km que foram definidos como zona de impacto, existem bairros que têm uma rota do aeroporto, certamente há mais de 10 km de distância, e que sofrem diariamente o impacto da questão sonora, do som produzido por essas aeronaves. E a segurança também desse equipamento de transporte público, que na realidade é em relação à cidade, ou seja, o que concerne à vida do homem, a nossa vida dentro da cidade em relação a esse equipamento foi completamente ignorado. Falou-se do rio, falou-se do passarinho, e nós? Como nós ficamos? Isso é o ponto fundamental para inclusive redimensionar a operação desse aeroporto. Esse aeroporto na forma como está não cabe mais na cidade de São Paulo. É um contra-senso a insistência da Infraero, até do governo nacional e das empresas aéreas, manter esse aeroporto com o nível de operação que tem hoje. Todos aqui sabem que os aviões têm porte maior, que a pista é muito curta, a geração de tráfego em volta do aeroporto gerado por ele não comporta, não cabe mais na cidade de São Paulo. É uma realidade que ocorreu certamente em outros países do mundo, só que as autoridades de lá respeitam o ser humano e a vida do cidadão e tomam outro tipo de atitude. Senhores da Infraero, senhores das companhias aéreas, nós queremos respeito, por favor. Respeito ao nosso direito de morar numa megalópole com segurança. Muito obrigada.

A SRA. MARY LOBAS – Sandra Assali da ABRAPAVA, e em seguida René Pimentel da AMEA.

A SRA. SANDRA ASSALI – Boa-noite a todos. Como presidente de uma associação, que infelizmente tem a dura missão de orientar e assistir famílias que são familiares de vítimas de acidentes aéreos, eu sou testemunha de 2 grandes acidentes, em Congonhas. Um deles, em 1996, em 31/10, com 99 vítimas fatais, sendo uma delas meu marido. Depois, acompanhei todo o processo de assistência às famílias do acidente da TAM, também TAM, em julho de 2007, com 201 vítimas fatais. É um



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

aeroporto que nós sabemos que as aeronaves que lá operam, hoje, não obedecem à vocação desse aeroporto. Quando esse aeroporto foi construído, ele foi construído com uma vocação: aeronaves executivas, aeronaves até 110 passageiros, e isso hoje, esquece. Sobraram 4 voos para as aeronaves executivas, por hora, sendo 30 para os grandes voos, GOL e TAM. Famoso duopólio. Nós convivemos com o ruído que está acima do que a lei permite. Lei é lei. Já estamos convivendo com o ruído em excesso, convivendo com uma poluição em excesso, acima do que a lei permite. Lei é lei. Se não se obedece à Portaria 188, que gerou a vocação de Congonhas, se essa lei eles não obedecem, que obedecem as leis que fazem jus ao patrimônio maior da vida da gente, que é nossa saúde. A questão maior é a questão da segurança. O Aeroporto de Congonhas é um aeroporto que não tem espaço para escape lateral, além de voarem aeronaves que não deveriam estar voando em Congonhas, são aeronaves que se precisarem de um escape lateral, numa situação de emergência, não existe. É a Av. Washington Luiz, Av. dos Bandeirantes e são muitas vidas. A única coisa que podemos pedir em sã consciência, é que se respeite à vocação do Aeroporto de Congonhas. Se ele tiver que ficar lá, que ele fique para cumprir a sua vocação. Acho que temos maneiras, outras formas de se chegar a outros aeroportos, como Viracopos, com trem, é assim em inúmeros lugares do mundo, onde você entra num trem e vai lá pegar aquela aeronave que é condizente com aquele aeroporto. O desrespeito do Aeroporto de Congonhas com a vida de todos, na questão da segurança e na questão da saúde, não só dos funcionários do aeroporto como também de todos que com ele convivem, é escancarada. Realmente, eu gostaria de deixar aqui o meu registro de que hoje, como ele está, é um aeroporto inviável para a cidade de São Paulo. Obrigada.

A SRA. MARY LOBAS – René Pimentel, da AMEA e a seguir Márcia Vairoleti da ACEC.

O SR. RENÉ PIMENTEL – Boa-noite membros da Mesa, da Infraero, Ricardo que fez o estudo, Eduardo Jorge e todas as pessoas aqui envolvidas. Meu nome é René Pimentel, sou Presidente da AMEA. Vamos pura e simplesmente recolocar um trabalho que fizemos exaustivamente em cima do primeiro relatório apresentado e do único



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

apresentado. Imaginávamos até que, depois do que foi conversado na primeira audiência pública, fossem existir modificações nesse relatório. Algumas apareceram aqui como um resumo muito breve, mas nada detalhado e significativo. Fizemos um estudo bastante detalhado, que vai ser apresentado, no fim da minha fala, ao pessoal da Mesa, e vai ser protocolado no CADES, onde várias associações de moradores, aqui presentes, pedem um novo estudo de impacto ambiental. Esse estudo foi pedido em 90 dias, temendo que sua condição não fosse se perpetuar no próximo governo, coisa que aconteceu. Já é de conhecimento de todos, inclusive foi colocado para nós que 90 dias é pouco tempo para fazer um estudo desse porte, e realmente há uma série de inconsistências, uma série de assuntos relevantes que não foram levados em conta, e essas inconsistências fazem parte desse estudo que vamos apresentar para vocês. Uma coisa que nos deixou bastante perplexos, nesse primeiro momento, foi a extrema preocupação de Vossas Senhorias de colocarem que esse trabalho está sendo colocado, e desde o princípio ele é colocado para falar de como simplesmente o aeroporto é hoje. Se isso é fato, eu coloquei na última audiência pública que não deveria constar absolutamente nada, de uma possível desapropriação de pista, para aumentar a área de manobra para as aeronaves. Se realmente vocês pretendem fazer um estudo de impacto ambiental, nesse EIA-RIMA não deveria constar nem essa folha. Isso não foi falado e vocês se defendem dizendo que isso não está em questão, ninguém está falando disso. Mas esse estudo contempla esta folha, contempla esta palavra, está lá escrito. Quem quiser sair daqui e olhar no estudo de impacto ambiental, esse prognóstico está sendo colocado. Pois bem, isso não foi falado, não foi resolvido. Outra coisa importante: foi falado que o aeroporto está trabalhando dentro de seus limites. No último estudo, eu vim aqui e coloquei: desde 2002, o aeroporto vem trabalhando fora dos seus limites operacionais; 12 milhões/ano de pessoas, que é o consta no site da Infraero. Desde 2006, o aeroporto carrega muito mais do que isso. Não me responderam absolutamente nada nesse aspecto, e nesse estudo apresentado hoje, vocês trocaram os números, que estão bem menores, e os que constam dentro do site da Infraero contemplam: 2006, transportando aproximadamente 16 ou 17 milhões de pessoas, e em 2007, quando aconteceu o acidente fatídico, transportando mais de 17 ou 18,5 milhões de pessoas, ou seja, 50% acima da capacidade



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

operacional que a própria Infraero coloca no site. Então é muito estranho um estudo de tal magnitude, com pessoas competentes multidisciplinares passar em branco esse tipo de situação, trazendo número completamente irreal ao que o próprio site da Infraero mostra como realidade dos fatos. Eu gostaria de uma explicação, porque essa explicação não foi dada nem pela Infraero nem foi dada tampouco pelo nobre Ricardo Augusto que fez esse estudo. Parece que eles não leram o estudo por completo ou esta folha que diz que a ampliação da pista é uma possibilidade, um cenário hipotético, por que deveríamos nós considerar que ela não existe ali e a desapropriação não está sendo considerada nesse estudo? Ela não deveria estar ali. É o que nós gostaríamos de escutar. Então, nós pedimos a anulação desse estudo e a contratação de um estudo decente, não que este seja indecente, pelo contrário, me desculpe, mas que ele seja feito de forma correta, que ele seja feito com o tempo que lhe cabe, da forma correta. Eu gostaria de pedir por gentileza que as outras associações venham aqui e entreguem aos membros da Mesa: o Sr. Piva, Sandra Sali, Dona Lígia Horta, entregassem esse documento que foi estritamente em cima do EIA-RIMA; é importante que vocês leiam. Obrigado.

O SR. - Só queria colocar que esse estudo foi muito bem elaborado e nós estamos representando 50 mil pessoas e não 110 pessoas.

A SRA. MARY LOBAS - Márcia Vairolette da ACEC; a seguir Carlos Camacho da SNA.

A SRA. MÁRCIA VAIOLETTE – Boa-noite a todos. Além da ACEC, estou também representando um grupo de trabalho sobre aeroportos, helipontos e helicópteros na cidade de São Paulo. Quando da nossa participação na primeira audiência pública, realizada em 2007, chamamos atenção dos participantes e questionamos sobre a independência da gestão administrativa da Infraero, onde estava claro naquele momento, que havia acima de tudo um conflito de competência. Decorridos sete meses, três fatos nos chamaram atenção recentemente. O primeiro deles, um folheto que foi distribuído nos principais jornais de circulação, acredito eu do país não só da



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

cidade de São Paulo, onde a Infraero apresenta suas propostas para melhoria do serviço aeroportuário do país. Nós estamos na região Sudeste, que seria contemplada com 4,7 bilhões de reais. No item Aeroporto de Congonhas eles dizem que farão o seguinte: reforma e modernização do terminal de passageiros, sistema viário e sistema de pista de pátio, construção de pátio de aeronaves das autoridades e construção de nova torre de controle. Acerca de vinte dias, o governo federal publicou um anúncio de meia página, também nos principais jornais da cidade de São Paulo, onde ele fala do PAC. E diz o que nós seremos contemplados. Entre eles, ele coloca: drenagem e melhoria da infraestrutura do Porto de Santos e ampliação dos Aeroportos de Congonhas, Guarulhos e Viracopos. Em novembro do ano passado, se reuniram Ministro Jobim, Governador Serra e Kassab, para discutir os projetos dos aeroportos de São Paulo: Campo de Marte, Viracopos, Guarulhos e Congonhas. A minha pergunta é: onde está a Infraero? Ela não participa de nenhuma dessas reuniões. Como um órgão que tem logística e infraestrutura de um aeroporto, não está contemplado em nenhum desses documentos? A sociedade hoje, não pode mais confiar nessa enxurrada de incoerências, contradições, e nas dezenas de planos e projetos que são apresentados dia sim, dia não. Tudo em nome da segurança, mas só o que se consegue é a insegurança dos moradores, tanto por verem seu patrimônio ser dilapidado, como pela falta de segurança que o sítio aeroportuário continua apresentando, mesmo após um trágico acidente. Diante deste quadro vamos centrar nossos esforços e apoio incontestemente para que este EIA-RIMA, que estamos ora avaliando, elabore um raio-x que retrate a atual e real situação em que se encontra o Aeroporto de Congonhas. E conclua pela adequação da infraestrutura disponível, cumprindo a legislação em vigor e conferindo a Congonhas o seu papel e a sua vocação. Para que isso aconteça, Secretário, reivindicamos e propomos o seguinte: 1º que a Secretaria do Verde apresente uma agenda de trabalho a partir desta reunião, desta audiência pública, onde conste um cronograma de procedimentos, dentre eles, após o parecer da Câmara Técnica que vai passar pelo CADES, para elaboração do relatório final, este trabalho seja novamente submetido à sociedade civil para avaliarmos a suas conseqüências. Quanto a empresa que elaborou o EIA-RIMA, gostaria que ficasse mais claro, e que se apresentasse um mapa do que vem a ser área de abrangência e área de influência.



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

São duas questões muito distintas e estou vivenciando isso com o metrô. Existe uma definição. Área de abrangência é onde efetivamente o aeroporto ou o sítio aeroportuário tem competência de gestão. Gostaria que vocês fizessem um traçado colocando, não o bairro do Jabaquara; é muito vago, porque pelo que eu saiba a minha mãe não está nesse meio e ela mora no Jabaquara. Colocar ruas, onde para, onde termina essa área de abrangência, e a partir daí também apresentar a área de influência. Colocar a rua, o termo.

A SRA. MARY LOBAS – Márcia, o seu tempo está esgotado.

A SRA. MÁRCIA VAIOLETTE – Ah, Secretário, eu tenho mais algumas coisinhas para falar, por favor.

O SR. PRESIDENTE (EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO) – Márcia, você entrega por escrito para a Mesa; eu tenho que respeitar o tempo dos outros, por favor.

A SRA. MARY LOBAS – Sr. Carlos Camacho do SNA; em seguida Antonio Cunha do MOVIBELO.

O SR. CARLOS CAMACHO – Boa-noite. Eu sou piloto, do SNA. Sinto a falta da ANAC nesta Mesa, estou vendo os senhores da Infraero que são bem-vindos nessa discussão. Estou aqui tentando contribuir de alguma forma para que tenhamos sucesso em nossas empreitadas. Quero parabenizar o seu trabalho, foi muito bem feito, as questões são discutíveis, mas é para isso que os trabalhos existem. Quando a população de modo geral se subleva contra uma potencial desordem da coisa como um todo, ok, já é esperado. Mas quando um grupo menor organizado, com potencial de recursos muito grande, também se impõe perante as autoridades governamentais, inclusive a própria ANAC, isso tem de ser levado em consideração. Quando houve o acidente em São Paulo, com a aeronave da TAM, em seguida medidas foram tomadas para que o aeroporto reduzisse o número de pousos e decolagens, e num primeiro



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

momento as aeronaves de maior porte foram literalmente expulsas do Aeroporto de Congonhas. Neste momento, houve uma reação desse grupo menor, organizado e com dinheiro, e, sim esse grupo efetuou um trabalho muito bem feito, evidentemente deve ter tido um custo alto, não é um custo baixo, onde pequenas organizações de bairros, ou coisa que o valham, não conseguiriam bancar. E esse trabalho foi feito e apresentado ao Ministro da Defesa e este encaminhou ao então Presidente da ANAC, que na época era Sr. Milton Zuanasi. E foi tão bem feito que de imediato se implementou a área de segurança de final de pista, conhecida como REZA. De imediato, também, a pista auxiliar deixou de ser operacional para as aeronaves que atualmente operam no Aeroporto de Congonhas e que também naquele momento operavam. Então praticamente a pista auxiliar, que é pista de menor tamanho, com 1.435 metros; talvez não esteja certo do número. Mas a pista maior que é de 1.940 metros, recebeu um Reza de 150 metros para cada cabeceira e a pista auxiliar 120 metros para cada cabeceira; aproximadamente isso. Ela deixou de ser operada por aeronaves tipo Boings 737-300, 400, 700, 800 e os Airbus todos que operam no Aeroporto de Congonhas. A reação foi tão intempestiva, que as autoridades tomaram providências sim. Limitaram a 34 operações hora, sendo 30 operações reservadas para aviação regular, aviação de maior porte, e 04 operações por hora carreadas para as essas empresas de menor porte e aviões executivos de modo geral. Esse trabalho, no momento em que foi apresentado, algumas organizações tiveram conhecimento dele, e nós tivemos. E demos os devidos encaminhamentos a esses trabalhos, e inclusive uma parte deles já foi entregue aos senhores na SVMA. O que estou querendo dizer, na verdade deixar claro, que esse trabalho mostra que o Aeroporto de Congonhas foi literalmente, ao longo dos anos, sendo apropriado pela estrutura do capital, pela estrutura do poder concedente, retirando o Aeroporto de Congonhas; não é culpa da Infraero, não é culpa de ninguém, mas se parmos para analisar o aeroporto foi paulatinamente se tornando necessário para a cidade de São Paulo, e no primeiro momento o Engenheiro Paulo Sérgio Ramos Pinto coloca com muita clareza e com muita propriedade, também o Novak faz o mesmo, me permita chamá-lo assim, mostrando que o Aeroporto de Congonhas é um aeroporto é necessário por conta da estrutura econômica que está em cima dele. Esse trabalho mostra que o aeroporto saiu



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

da sua vocação, que era um aeroporto de ligações de menor curso, algumas ligações de ponte aérea e aeronaves de menor porte. Não é o caso, não é a discussão nesse momento, mas se a pista do Aeroporto de Congonhas for alongada, não teremos dúvida que assistiremos novamente pousos de aeronaves de 767, para 250 passageiros, e os Airbus -321 que operam hoje, neste momento, com 220 passageiros. Esta preocupação demonstrada pela sociedade, através de ações propositivas, só merece aplausos e atenção de todos que dependemos dessas decisões. Muito obrigado.

A SRA. MARY LOBAS – Sr. Antonio Cunha da MOVIBELO e a seguir Maicon Barros.

O SR. ANTONIO CUNHA – Eu gostaria de reforçar o que a Lucila falou sobre a gravação dessa audiência, porque as mentiras que foram colocadas aqui são de tal ordem que exigiriam vários dias para respondê-las. Então, eu preciso que isso esteja relacionado fisicamente, para depois respondê-las. Bom, três coisas nos trazem aqui. 1º esse relatório de impacto ambiental, esse licenciamento de impacto ambiental. Nós já temos uma pilha de dados desse tamanho. Uma montanha de dados precários, incompletos, insuficientes, divorciados, que não permitem nada, segurança alguma sobre o que tem e o que deve ser feito. Ninguém sabe para onde este aeroporto vai, ninguém sabe de onde veio, de onde se começa a analisar e onde se termina. Nada. Por quê? Esse licenciamento ambiental reproduz aquela lógica do cidadão que constrói um prédio totalmente ilegal, como foram construídos os prédios do terminal e da garagem do Aeroporto de Congonhas; constrói o prédio, faz tudo para não ser embargado e depois que está pronto não demole mais, fica como está. Esta lógica se baseia na seguinte afirmação: o que está vai continuar a estar, vai continuar a estar como está, porque está. Só! Mais nada! O defeito desse procedimento é que ele não julga e não estabelece um parâmetro, a partir do qual, o que vai ficar e o que vai sair, o que vai poder existir e o que não vai poder existir; ele apenas homologa, é uma anistia disfarçada para todos os crimes que foram praticados nesses quatorze anos em que esse Estado do Vaticano, que é o Aeroporto de Congonhas, que não respeita absolutamente nada, não respeitou nada até hoje, vai continuar a estar. Alguém tem



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

alguma dúvida, que depois que o licenciamento for implantado de que o que está sendo proposto não vai ser construído? (Pausa.) Isto aqui consta do processo que está tramitando na SVMA. É a proposta eleita: 44 pontos de estacionamento para esse aeroporto. Vão destruir tudo o que existe lá dentro, para transportar para os bairros periféricos. Isto é, nós somos o gado que toma conta do pasto e que vai receber um pontapé no traseiro para sair de lá e não prejudicar suas excelências. Isso consta do processo; juridicamente, se o licenciamento for aprovado desse jeito, ele se torna oficial. E agora as peças do quebra cabeças começam a se formar. É por isso que precisa prolongar a pista, porque obviamente ninguém vai fazer um troço deste com uma pistinha que mais parece uma picada no meio do mato. Com relação ao estudo de impacto ambiental, agora só se fala em ruído, coisa importante, mas se minimiza a poluição ambiental que é efetivamente aquela que mata. Todos os dias, em São Paulo, 12 pessoas morrem de câncer, provocado pelo veneno da poluição ambiental. São 84 por semana e pelo menos 05 ou 06 morrem por força da poluição gerada pelos aeroportos na região metropolitana. E nesse estudo de impacto ambiental isso minimizado, é disfarçado, é diminuído, e não tem nenhuma medida concreta para atenuar, concreta e objetivamente, aquilo que é público e notório, porque a Cetesb sabe perfeitamente bem que há anos, há décadas, a região do aeroporto e seu entorno, é uma das três mais poluídas da cidade de São Paulo. O que se propõe? Aquilo que é óbvio não precisa ser provado, o que se propõe? Nada. E a responsabilidade! Esse licenciamento não coloca responsabilidade do poder público municipal, que é um fracasso completo na sua missão que poderia já ter, que poderia fazer muito para combater concretamente os males provocados por este aeroporto. E não fez nada e não vai fazer nada, a não ser coisas erradas como essa passagem subterrânea que destruiu o bairro do Campo Belo.

O SR. PRESIDENTE (EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO) - Tá bom, obrigado.

A SRA. MARY LOBAS – Sr. Maicon Barros, Partido da República e a seguir Leandro Salvador.



O SR. MAICON BARROS – Boa-noite. Eu presido a juventude municipal do Partido da República e também estou aqui representando a Universidade de São Paulo, juntamente com os alunos do curso do eixo ambiental. Foi citado pelo senhor na Mesa, no início da audiência, ele falou que o pombo, no caso, é uma peste. Até então a gente coloca que sim pelas doenças que podem causar, mas tratando que eles não respeitam os seres humanos, quanto mais as aves. Ele apenas citou os pombos que residem no aeroporto, mas são mais ou menos oito espécies que estão lá. Queria deixar claro que as maiores cidades do mundo vêm crescendo com aspecto que é decorrente do seguinte módulo, que vou passar para vocês. Para uma cidade crescer e estar entre as melhores do mundo, nós temos que conciliar moradia e a natureza. Esse EIA-RIMA não foi colocado em nenhum momento. Eles passaram um videozinho para a gente, que é super bonitinho, mas só mostraram o lado bom da coisa. Só que a gente não vive só o lado bom da coisa. A gente tem um impacto ruim. Ele até citou, talvez ele tivesse se comprometido um pouco na fala dele, então ele falou: é, o impacto também pode ser bom. Pode ser bom, mas o impacto que esse licenciamento, se colocado para nós, vai trazer grandes danos para nós, vai trazer grandes danos para nossa sociedade. Eles não estão olhando o aspecto do índice de desenvolvimento humano. Quantas famílias vão ter que chorar ainda pelos acidentes que foram decorrentes desse aeroporto, que no caso é um número menor. Se ele for aumentado, quem nos garante que não vão acontecer mais acidentes e mais famílias vão chorar? Então, quero deixar claro, uma audiência pública, foi citado pela professora em aula, que ela não é destacada para as pessoas. Por que será? Por que a imprensa não divulga para nós? Isso é uma coisa que traz abrangência para nós, e nos torna por dentro dos assuntos, mas parece que para eles isso não é interessante. Então vamos cobrar. Quem estiver aqui presente, vamos falar para as pessoas mais próximas; tem que valer o seu direito. É um direito nosso. E se isso acontecer, se esse licenciamento for colocado em pauta, na verdade já está em pauta, se entrar em vigor, danos catastróficos vão acontecer para nós. Foi colocado também que morrem 12 pessoas diariamente. Sim, é verdade! Só que no videozinho não mostra isso; deveria mostrar também. Os efluentes que são despejados através do esgoto ou até mesmo dos



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

acidentes que colocam como falhas humanas, que no caso é derramamento de produtos hidráulicos das aeronaves, são de combustíveis que são despejados conseqüentemente no nosso esgoto, que vão para o esgoto público, isso é difícil de ser tratado. Então, tem que ser revisto, esse EIA-RIMA tem de ser revisto, porque envolve muito além do poder sócio-econômico; no meu ponto de vista, eles estão olhando só o aspecto sócio-econômico, e a gente tem que olhar pelo lado do índice de desenvolvimento humano. Isso que estão fazendo não é apenas para gerar dinheiro, ou melhor, não deveria ser, tem que ser também para gerar qualidade de vida para nós. Obrigado.

A SRA. MARY LOBAS – Leandro Salvador; por favor, identifique a sua instituição porque não consegui entender aqui.

O SR. LEANDRO SALVADOR – Boa-noite a todos. Eu faço parte de um grupo de trabalho: aeroporto, helipontos e helicópteros. Eu entendo que os senhores à Mesa não são os grandes tomadores de decisão dessas questões que são aqui tratadas. Mas de certa forma é desejável que levem isso para suas estruturas. Gostaria de fazer algumas ponderações e por gentileza não entendam como crítica a suas pessoas, porque não é o caso. No que diz respeito a adequação da operação atual do Aeroporto de Congonhas ao EIA-RIMA, surgiu uma dúvida que até agora não foi esclarecida. Se o Aeroporto de Congonhas é obrigado a se adequar ao EIA-RIMA ou se é uma boa intenção que existe nesse sentido? Se essa adequação não for obrigatória, eu pergunto o seguinte: caso os estudos concluam que as atividades de Congonhas deva ser de alguma forma reduzida ou restringida, por não se tratar de adequação obrigatória, a quem caberá a decisão do que deverá ser feito a partir dessa constatação? Essa é a primeira consideração. A segunda é: parece que a gente vive numa época em que existe um fetiche pelo crescimento econômico e a gente associa isso como uma implicação para o desenvolvimento social, porque gera empregos. Tem todas outras questões que não costumam ser avaliadas nesses estudos objetivos, porque são variáveis não lineares, complexas, que não são mensuráveis de forma simples e automáticas, mas que de alguma forma eu suponho que deveriam ser



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

incluídas na análise estratégica desse tipo de coisa. A Prefeitura de São Paulo, no final do mês de março, teve que apresentar à sociedade um programa de metas com base na Emenda 30 da Lei Orgânica do Município, porque o movimento Nossa São Paulo, conseguiu por unanimidade que a Câmara Municipal votasse sem nenhuma abstenção. Esse estudo me pareceu propositivo, positivo, interessante, mas não vi em nenhum momento ter indicadores de resultados aí. Portanto, se a Infraero não tem indicadores, não digo indicadores de metas de expansão, eu digo indicadores que façam correlação de fatores que permitam tirar uma fotografia do momento atual, traçar um plano futuro de forma clara e objetivo e ver se esse desempenho está sendo cumprido ou não. Não sei se o seu estudo trata disso, mas se puder tocar nesse assunto, eu agradeço. No que diz respeito a influência da Infraero nas decisões sobre Aeroporto de Congonhas, sinceramente não sei se as relações de equilíbrio entre oferta e demanda são tomadas pela União, pelo estado, pelo município, pela ANAC, pela Infraero ou pelo mercado. E se a Infraero funciona, no final das contas ou não, como agente do mercado que está aí para disponibilizar infraestrutura a demanda potencial, porque se São Paulo é, e eu acredito que seja, o olho do furacão do Brasil, economicamente falando, os grandes negócios brasileiros são feitos aqui, é uma cidade fantástica economicamente, investimento em São Paulo é fantástico. Congonhas está aí para refletir esse crescimento econômico, de certa forma desordenado no que diz respeito ao desenvolvimento sócio-ambiental, são variáveis que não andam juntas necessariamente, até pelo contrário, elas vão em sentidos contrários. O crescimento econômico desordenado não implica em desenvolvimento ambiental e social. Eu não sei o quanto essa adequação leva em consideração isso ou não. No que diz respeito à limitação do número de aeronaves/hora, como a conclusão de seu estudo. Parece o seguinte: a gente vive um contexto, em que existe boa intenção dos dois lados, mas existem agentes que sabem bem onde estão situados para fazer certas questões andarem para um sentido ou para o outro. Quando se sugere restringir o número de operações por hora em Congonhas, mas sugere-se isso num contexto, adequação de Congonhas a demanda de São Paulo. Qual é a solução natural? Ampliação do tamanho das aeronaves; é a única variável que se pode mexer para fazer essa adequação. Não sei se à Infraero cabe esse tipo de estratégia ou se tem uma medida



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

de mercado; eu não sei mas se os senhores puderem tocar nesse ponto! Se a solução natural não será a ampliação da pista justamente para se adequar a essa conclusão que me parece óbvia, reduzir o número de operações para que a gente não tenha aeronaves Airbus A380, Jumbos 747, pode ter o que for necessário para adaptar. A infraestrutura é factível. Se os senhores puderem tocar nesses pontos, eu agradeço. Obrigado.

A SRA. MARY LOBAS – Terminado o 1º bloco, passo a palavra à equipe para comentar as questões levantadas.

O SR. RICARDO AUGUSTO V. P. COELHO - Quando o Sr. Nelson Luiz Piva terminou a sua consideração, os aplausos me impediram de escutar o nome da segunda pessoa que falou, por favor, Mary?

A SRA. MARY LOBAS – Lucila Lacreta.

O SR. RICARDO AUGUSTO V. P. COELHO – Achei muito oportuno o comentário dela, quando disse que as considerações não respondidas na audiência anterior, e também em relação à expectativa desta audiência, pudessem frustrá-la. Na audiência anterior, nós tivemos um tempo; esse tempo é definido pela Secretaria do Verde, e nós recebemos isso da Mesa. Temos 30 minutos, no máximo, para fazer a apresentação dos nossos trabalhos e depois 15 minutos para as considerações finais. Para as considerações finais, é uma questão de interpretação da empresa em usar todo o tempo e como fazê-lo. A questão que envolve o como usá-lo, ficou muito bem claro e isso aqui é transcrição da primeira audiência pública, onde eu lembro de ter finalizado dizendo isso e mais importante do que eu ter dito, a Secretaria do Verde disse o seguinte: "é bom contextualizar que o estudo de impacto ambiental apresentado, é um estudo que está em audiência pública para ouvir a posição dos cidadãos, presume aprimoramento, não é um documento final e tem a avaliação da Câmara Técnica, dos setores técnicos da Secretaria". Eu também deixei muito claro que estaríamos aguardando para responder todos os inúmeros questionamentos da primeira audiência



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

pública, quando a Secretaria do Verde nos entregasse uma solicitação de correções e complementações. Nós não recebemos da Secretaria do Verde uma solicitação de complementação, nem de correção. A apresentação que fizemos hoje, quem esteve na primeira audiência deve se lembrar, que obedecemos praticamente o mesmo escopo. Porém, algumas questões que foram levantadas aqui, eu gostaria de fazer, porque independe de complementação ou correções que eventualmente venham a ser solicitadas. São algumas coisas que, para nós, são de fácil entendimento e de fácil explicação. Como o Sr. Nelson Luiz Piva fez menção a questão da análise da pesquisa sócio-econômica, elaborada por nós. O termo de referência solicitava que nós entrevistássemos 1000 pessoas, única e exclusivamente. Trabalhamos com caráter técnico e uma área do conhecimento da estatística. Se nós temos 50 mil pessoas no entorno, não precisamos entrevistar 50 mil pessoas. Assim, como uma pesquisa pré-eleitoral não entrevista todo mundo, entrevista 2 ou 3 mil, e a gente já fica sabendo o resultado. Isso foi feito obedecendo a um caráter técnico-estatístico. É do nosso entendimento que tecnicamente, estatisticamente, o número de 110 pessoas foi uma amostra representativa para sinalizar uma tendência, não para definir. Se fosse para definir de uma forma exata, aí sim teríamos que entrevistar 50 mil pessoas, o que não era possível. A questão de deixar e a Sra. Lucila deixou claro, e acho isso muito produtivo, seria muito interessante que a página da Internet da Secretaria do Verde pudesse disponibilizar a transcrição da primeira e segunda audiência. Se isso tivesse sido feito, nós não teríamos escutado a afirmativa do Sr. René Pimentel C. Junior que, nós teríamos trocado números. Se colocarmos agora a apresentação que fiz, onde mostrei os números oficiais de movimentos de pousos e decolagens de passageiros, nós vamos encontrar os mesmos números que citei no meu trabalho, e que na transcrição diz assim: "em 2006, foram 231.000 pousos e decolagens, obviamente em números redondos, e em 2008, número já fechado, número oficial de 186.356". Ou seja, nós não trocamos números. Eu repito aqui, os passageiros são os mesmos, é a mesma apresentação. Nós não trocamos números, nós não manipulamos números. É uma tendência natural das pessoas imaginarem que, pelo o fato da V.P.C Brasil ter sido contratada pela Infraero, nós vamos escrever o que a Infraero quer. Até chegarmos a esse produto final, tivemos inúmeras reuniões e discussões com relação



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

àquilo que encontramos; não se trata de um estudo de conteúdo, única e exclusivamente, daquilo que um ou outro interesse pudesse prevalecer. Nós não manipulamos números. Nós não trabalhamos com números, eu sou engenheiro desde 1982, são quase 27 anos, e até hoje não tive, graças a Deus, na minha vida pregressa, um único registro junto ao Conselho de Engenharia que maculasse meu nome. Eu sou coordenador desse trabalho. Coordenei uma equipe, como já falada, multidisciplinar de mais de 20 pessoas, e ninguém sob a minha orientação manipularia números. Dando continuidade a questão de inconsistências do EIA e a questão do prognóstico. O que falei hoje, no início da minha fala? O que consta de prognóstico, inclusive, fala de parte de aeronaves, de aumento, parte de autoridade, aumento de pista. Eu falei que não entraria nisso detalhadamente. Quem vai falar isso para vocês é exatamente o Diretor de Engenharia e Meio Ambiente da Infraero, que aqui está, o Ramos Pinto, que pode melhor detalhar aquilo que entendo que seja o anseio de todos vocês, a questão que envolve esse aumento de pista. Eu não falarei desse assunto, porque o meu estudo não contemplou, não contempla esse tipo de estudo. Se for para contemplar, será um novo contrato que, com muito gosto, farei para a Infraero. Mas o meu contrato não contempla esse tipo de empreendimento. Com relação aos comentários da Sra. Márcia, que também falou da questão da extensão da pista. A questão da área de abrangência e área de influência. Muito pertinente o seu comentário. Talvez, inclusive, como sugestão, isso possa vir da Secretaria do Verde como uma complementação, a gente possa melhor detalhar o mapa. As áreas são muito bem detalhadas, as áreas de influência e onde estão cada uma de suas áreas. Por uma questão didática, talvez possamos melhorar o mapa nesse sentido. Foi falado, não me lembro o nome da pessoa, porque muitas vezes quando a pessoa terminava, outra já estava falando e os aplausos me impediam de escutar o nome da pessoa. De qualquer forma, foi falado que agora nós privilegiamos o item ruído e minimizamos a questão de emissões atmosféricas. Não é correto. Não é fato. O trabalho está na forma que ele foi entregue para Secretaria do Verde no início de 2008. Nada foi alterado, nada foi mudado. Esse trabalho continua disponível na página da Internet. Volto a dizer: se for necessário alguma correção ou complementação nesse sentido, deverá vir por solicitação da Secretaria do Verde, nós o faremos no prazo estipulado pela Secretaria do Verde. Com



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

relação aos questionamentos do Maicon Barros, na questão dos pombos. Mantenho a minha posição: é uma praga urbana. O comprometimento na fala, que me perdi na fala. Desculpe-me, não posso concordar com isso, e até deixei registrado aqui que, impacto ambiental, ele é negativo ou positivo. Se vocês fizerem uma análise mais apurada do que nós levantamos para todos os impactos, temos geração de emprego e renda e a geração de impostos municipais para uma série de impactos que, a nosso ver, tem sim que ser corrigidos. Nós não falamos de impactos, de medidas no objetivo de colocar poeira debaixo do tapete. Sob hipótese alguma. Eles estão elencados. Se não estão detalhados na forma que vocês, alguns de vocês, gostariam de ler, é uma outra questão. Vocês podem entrar com uma solicitação junto à Secretaria do Verde, pedindo que a gente detalhe melhor esse impacto, e isso será feito na melhor prática técnica que nós podemos envidar e todos os esforços serão nesse sentido. A divulgação da audiência pública, também falada pelo Sr. Maicon Barros: no início da sessão aberta, a Sra. Representante da Secretaria do Verde deixou muito claro que houve divulgação da audiência pública no O Estado de São Paulo, na Folha de São Paulo, diversos outros jornais e mídia. Não cabe, e eu entendi dessa forma, não cabe à empresa consultora, muito menos à Infraero, a divulgação oficial desse evento. Isso inclusive é regido por legislação específica: a divulgação e responsabilidade da condução desse evento é da Secretaria do Verde, particularmente, entendo que a Secretaria do Verde fez isto muito bem. E por último, o questionamento do Leandro Salvador, se é obrigado adequar o EIA-RIMA ao aeroporto. Não, não é esse o formato. O EIA-RIMA é um estudo onde são levantados todos os impactos e são recomendados até para dizer se o empreendimento é viável ou não. Após esse estudo, obviamente o órgão ambiental licenciador dá o seu parecer a respeito da qualidade do estudo recebido e se o que está sendo elencado é pertinente ou não. Se a Secretaria do Verde do Meio Ambiente entender que esse estudo precisa de correções, de complementações, isso será feito. É decisão da Secretaria Municipal do Verde a aprovação e a emissão da licença de operação do aeroporto, ou seja, o estudo é um indicador da situação do empreendimento. A decisão, então respondendo a segunda pergunta dele: A decisão é da Secretaria do Verde. Os indicadores de resultados e os números que nós trabalhamos, são números voltados para os aspectos ambientais dos



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

nossos estudos. As questões que envolvem indicadores de resultados são questões de gestão do empreendimento. A empresa consultora, obviamente, não responde pela gestão desse equipamento urbano, nem de outro empreendimento que venha a estudar. A tomada de decisão, como último questionamento. A decisão de demanda versus a infraestrutura existente: ela pode ser compartilhada a partir de agora, porque o EIA-RIMA vai dar indicadores. A Infraero, com esse estudo, passa a ter mais um instrumento para a sua tomada de decisões. Limitações futuras deverão ser dadas pelo poder público na esfera municipal, eventualmente estadual, eventualmente até federal. Obrigado.

A SRA. MARY LOBAS – Vamos dar início ao segundo bloco. O Sr. Antonio Carlos de Souza, da COPERTEST. Desculpem-me, por favor. Tem a palavra o Sr. Paulo Sérgio Ramos Pinto da INFRAERO.

O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO – Eu queria, em primeiro lugar, pedir licença para me reapresentar as pessoas que chegaram depois do início da audiência. Eu sou o Diretor de Engenharia e Meio Ambiente da Infraero, meu nome é Paulo Sérgio Ramos Pinto, sou arquiteto. Vou então abordar alguns pontos específicos em relação ao empreendimento, ou melhor, ao aeroporto. Primeiro lugar destacar que esse estudo de impacto ambiental, isso já foi mencionado aqui desde o primeiro momento, se refere a configuração do aeroporto que existe, não se refere a hipótese de ampliação de pistas. Isso já foi destacado desde o primeiro momento mais é muito importante que fique claro e do conhecimento de todos os presentes. Queria esclarecer também que existe no terminal de passageiros hoje duas situações: uma área que já foi reformada, visando melhor conforto para o usuário, e uma outra área que ainda vai passar por uma modernização, por uma reforma. A área do check-in ainda tem um trabalho de modernização de sistemas e melhoria de conforto. É uma das obras que foi citada como parte de uma propaganda do governo federal, uma obra prevista para o Aeroporto de Congonhas. O objetivo dessa obra é o conforto do passageiro, assim como na parte do desembarque também houve esse trabalho visando o conforto do passageiro. A construção da torre de controle, também, apenas visa dar uma



instalação mais moderna, mais confortável, para operação do aeroporto. Naturalmente ninguém vai discutir que a torre de controle sendo melhor, sendo mais moderna, está contribuindo para um serviço melhor, que é o papel da empresa oferecer uma infraestrutura aeroportuária para atender as necessidades da população. Esse é o papel da empresa e essa obra da torre de controle está dentro desse contexto. Eu queria também fazer referência ao fato de ter sido apresentado aqui um desenho mostrando um desenvolvimento para o aeroporto como parte integrante do processo do licenciamento. Esse desenho, certamente, está dentro de um contexto, dentro do processo do licenciamento e dentro do estudo do impacto ambiental. Volto a me remeter ao que já foi mencionado aqui: o estudo de impacto ambiental se refere a configuração do aeroporto como ele existe hoje e esse desenho não está indicando nenhuma ampliação de pista. Todos puderam ver aqui. A questão da ampliação de pista não está no âmbito desse estudo de impacto ambiental. Evidentemente, foi apresentado, o governo federal fez uma proposta para ampliação de pista. Existe um estudo sobre essa matéria que está sendo realizada por coordenação do Ministério da Defesa e tem como foco melhorar a condição de segurança do aeroporto. Melhorar a condição de segurança não significa ampliar a pista visando uma intensificação das operações no aeroporto. Quando é apontado o fato de que a área de segurança de fim de pista foi implantada, isso visa segurança. Se viermos a considerar que alguma outra medida que favoreça a segurança possa ser implementada, é natural, que seja discutido com a sociedade. É importante que se repita também que, qualquer hipótese de empreendimento nesse sentido, vai ter que passar pelo processo de licenciamento ambiental, como já foi destacado aqui nessa mesa pelo Secretário Eduardo Jorge. Esse estudo de impacto ambiental não se refere a essa hipótese, que é uma hipótese apenas de ampliação de pistas. Eu queria também trazer aqui a informação com relação ao movimento de aeronaves e de passageiros nesse aeroporto:

- Em 2005 nós tivemos 228 mil pousos e decolagens e um movimento de 17.147 milhões de passageiros;
- Em 2006 - 230mil pousos e decolagens e um movimento de 18,5milhões de passageiros;



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

- Em 2007 – 205 mil pousos e decolagens e um movimento de 15,3 milhões de passageiros;
- Em 2008 – 186 mil pousos e decolagens e um movimento de 13,6 milhões de passageiros.

Portanto, não existe um incremento desses anos para cá em relação ao movimento do Aeroporto de Congonhas. Convém esclarecer que foi citado aqui a portaria 178, do DAC, do ano de 2005. Essa portaria foi revogada pela resolução número 55 da ANAC, de outubro de 2008, e que regula os critérios de utilização do Aeroporto de Congonhas. O que vale hoje é essa resolução número 55 de 2008. É importante também esclarecer que a Infraero administra e desenvolve a infraestrutura, apenas isso. Não compete a Infraero estabelecer o número de operações dentro do aeroporto, porque isso não é papel da Infraero, não é função da Infraero. Isso também foi uma dúvida apresentada aqui. Evidentemente, existem aspectos negativos e positivos no aeroporto. É natural que a gente pudesse ter um aeroporto completamente isento de uma ocupação urbana tão próxima, essa seria uma situação muito melhor. Nós estamos em busca da licença de operação de um aeroporto que está em funcionamento e presta serviços a população, a sociedade. É um caminho natural para uma empresa que tem um programa ambiental, busca atender todos os requisitos ambientais exigidos no país. Tem um equipamento que opera desde 1936 e até agora não tem a devida licença de operação. Esse é o processo que estamos em curso, com esse estudo de impacto ambiental, uma radiografia, um diagnóstico da situação do aeroporto. Espero ter atendido a todos os questionamentos, coloco-me a disposição caso haja outros questionamentos ou eu não tenha atendido a todos. Estamos a disposição para atender a todas as dúvidas. Muito obrigado.

A SRA. MARY LOBAS – Dando continuidade às manifestações, Sr. Antonio Carlos de Souza da COPERTEST, e em seguida Lígia Horta.

O SR. ANTONIO CARLOS DE SOUZA - Senhoras e senhores, autoridades da Mesa, Infraero. Meu nome é Antonio Carlos, sou paulistano, tenho 60 anos e guio há 40 anos em São Paulo. Eu estive na condição de copiar 90 páginas da Infraero, todas falando



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

da preocupação de avaliação ambiental. Só que, só fala dos arredores, não perguntou ao município. Não perguntou à cidade, a grande cidade de São Paulo, o que representa o Aeroporto de Congonhas. Esse momento é tão importante discutir. É preciso que todos os paulistanos entendam o que é tirar um aeroporto desses, o que é mover um aeroporto desses para outro lugar. Primeiro constrói um trem bala e depois muda o aeroporto. Nós estamos falando de tirar o meio econômico que gerou, na cidade de São Paulo uma Faria Lima nova, uma Juscelino Kubischek nova, uma Luiz Carlos Berrini nova, com poder econômico que dá emprego a uma população de 12 milhões de habitantes. São Paulo não é mais São Paulo, ela se chama Grande São Paulo. Tudo que está nas cercanias de São Paulo dependente de aviação. A frota de São Paulo, de 1970 para cá, está perto de 6 milhões, ela está congestionada. Onde é que vamos botar um lugar desses para transportar gente, e que eles cheguem a São Paulo em tempo hábil? Como é que este estudo foi feito e agora está nas páginas da Internet, não está sendo consultado? Toda preocupação da Infraero está aqui, se depois ela não cumprir o que está aqui, aí sim, poderemos cobrar o impacto ambiental, mas o que está aqui está prometido para ser cumprido. Eu sou Presidente da Rádio Taxi Vermelho e Branco. Estou baseado em Congonhas, de lá sai uma parte que gera emprego em todos os lugares, não gera emprego só em Congonhas. A parte maior, essa que vocês estão preocupados com os arredores, não está perguntando a Diadema se perder o aeroporto para onde vai. Não estão perguntando para a Zona Norte, onde eu moro, e passa um avião na minha cabeça para descer em Cumbica. O impacto ambiental de Cumbica, que está passando sobre a minha cabeça, não apareceu aqui, mas eu suporto. Economicamente ele é necessário. Então necessariamente, licença ambiental está se dando para os arredores e não está perguntando para São Paulo, se tirar o Aeroporto de Congonhas para onde vai? Nessa necessária pergunta, eu pergunto se há estudo de onde vamos parar se esse aeroporto não obtiver uma licença ambiental?.

A SRA. MARY LOBAS – Lígia Horta, da Associação de Moradores de Moema e a seguir Francisco Marcondes Barreto.



A SRA. LIGIA HORTA – Boa-noite a todos, boa-noite à Mesa, aos companheiros que estão aqui. Desde 1987, nós já questionávamos o Aeroporto de Congonhas. Naquela época, parece piada o movimento do Aeroporto de Congonhas; estive folhando os nossos documentos a esse respeito, era de 5 milhões/ano. São 5 milhões, e nós já questionávamos o movimento e o incômodo à população. Moema, onde moramos, é o cone de aproximação das aeronaves. Quando as aeronaves pousam ou decolam, o barulho é muito grande, é intenso, cerca de 85 decibéis, é bastante, para a audição, para a saúde, para vários setores da vida humana. O nosso propósito aqui é solicitar que, se houver o aumento da pista do aeroporto, eu não acredito, ninguém acredita que vá diminuir ou vai continuar o mesmo movimento do Aeroporto de Congonhas. É um conto da Carochinha, uma brincadeira que a gente não acredita mesmo. Aumentar mais ainda o movimento do aeroporto, aumentar mais ainda o ruído, enfim, tudo o que causa impacto ambiental. É muito bonita a palavra: impacto ambiental. Tudo isso, e o que vai acontecer com a população? Nós somos milhões de habitantes agora. Em 1987, naquela época, o Aeroporto de Congonhas funcionava 24 horas, não havia repouso noturno. Nós continuamos a batalhar nisso. Em 1989, nós tivemos que apelar para o Ministério da Aeronáutica e para todas as autoridades federais, estaduais, municipais e conseguimos finalmente o repouso noturno. Nosso pedido, na época, seria das 10 da noite até as 7 da manhã, mas aí ficou convencionado que o aeroporto faria o repouso noturno das 11 da noite até as 6 da manhã. Mas o que tem acontecido? Suponhamos que o Aeroporto de Congonhas pare nesse horário das 11 às 6 da manhã, o barulho continua de 1 em 1 hora. Por quê? Porque vem lá de Cumbica. Vem de Cumbica. O ruído é o mesmo como se o Aeroporto de Congonhas estivesse funcionando a noite inteira. É uma providência, até seria bom também que o Aeroporto de Congonhas tomasse para que as aeronaves fizessem outro trajeto com os aviões. Conseguir que a rota deles não passe na direção do Aeroporto de Congonhas. Por que passar na direção do Aeroporto de Congonhas, se estão lá em cima? Não justifica. Eu chamo isso de desrespeito. É desrespeito sim à população, não só de Moema, mas de todo entorno do aeroporto e da cidade inteira de São Paulo. Era isso que eu queria falar.



A SRA. MARY LOBAS – Francisco Marcondes Barreto do Conselho Regional de Meio Ambiente Cultura de Paz de Pinheiros e a seguir Fátima Monteiro.

O SR. FRANCISCO A. BARRETO – Não gostaria de ficar repetindo. (Pausa.)

-Tumulto - Manifestação do Público

O SR. PRESIDENTE (EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO) – Atenção, amigos. Por favor, por favor. (Pausa.) Vocês já prejudicaram bastante a audiência. Por favor!

O SR. FRANCISCO A. BARRETO – Eu não gostaria de ficar repetindo o que muitos falaram. Não se trata de condenar o Aeroporto de Congonhas, dentro do razoável, dentro da regulamentação, dentro dos níveis de segurança e respeitando a população também. Eu acho que a pista de Congonhas, todos sabem, não tem segurança para operação de grandes aeronaves. A diminuição ocorreu por dois motivos: por limitação das autoridades e porque a população morre de medo. Para preservar Congonhas é preciso que se adeque às condições de segurança e também diminua os impactos em todo eixo de aproximação das aeronaves; não é só 2 km para lá, 2 km para cá. Inclusive, aumentaram para caber os “x” pousos e decolagens por hora, era a partir das sete. Uma das medidas era retornar ao que era. Se a população não dorme, fica doente, fica mais estressada além de todos os problemas que tem por aí. Eu estou entregando ao Sr. Eduardo Jorge Martins Sobrinho, Secretário do Verde e do Meio Ambiente, uma série de sugestões, que vou ler rapidamente para não ficar repetindo o que muita gente falou. Eu sou conselheiro eleito pelo CADES, ou a pessoa tem que trabalhar ou estudar dentro dos horários que Congonhas trabalha, não é possível; tem que ter respeito com a população. Vou falar as cinco sugestões para inclusive poder preservar o Aeroporto de Congonhas. 1º no curto prazo deve haver restrição mais severa de horário de funcionamento do aeroporto, para pousos e decolagens. Talvez entre 22 h e 07 da manhã. 2º restrição maior ou até impedimento para modelos de aeronaves mais ruidosos, classificação das aeronaves conforme o nível de ruído, faixa ambiental ou proporcional ao impacto causado. São medidas que começam a orientar.



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

Nós temos um problema, temos que conviver com o problema, nós temos que negociar com a sociedade. Eu também usufruo do Aeroporto de Congonhas, mas temos que tomar medidas para diminuir os conflitos de interesse. 3º obtenção de um compromisso formal de metrô ou trem rápido para o Aeroporto de Cumbica e possivelmente Viracopos, de forma a aumentar ainda mais a restrição dos voos do Aeroporto de Congonhas. 4º apresentação de parecer técnico para eventual rotação da pista, em alguns poucos graus, de forma que a rota de pouso passe pela Av. dos Bandeirantes ou Rio Pinheiros, com os ventos predominantes da região, tornando assim mais seguros os pousos e decolagens. Se todo mundo observar um avião voando de Congonhas, ele vai voando de lado, ele não está contra o vento, isso torna muito mais arriscado, e a velocidade tem que ser maior para compensar essa diferença. Por último, confecção de um estudo sobre a possibilidade de aproximação dos aviões se iniciarem a um nível de altitude mais... Não sei se é possível, mas poderia contribuir para diminuir a área de impacto. Obrigado.

A SRA. MARY LOBAS – Fátima Monteiro, do Conselho Regional da Capela do Socorro e a seguir Ângela Barea.

A SRA. FÁTIMA MONTEIRO – Boa-tarde à Mesa, boa-tarde a todos. Eu sou formada em arquitetura e sou conselheira da Capela do Socorro, estou aqui presente pela segunda vez para tentar colaborar com algumas perguntas que gostaria que vocês disponibilizassem as comissões presentes e sociedade civil em geral. A primeira pergunta em relação a cargas. Em 57 o Aeroporto de Congonhas tornava-se o 3º do mundo em volume de carga aérea, perdendo apenas para Londres e Paris. E hoje para quem que ele perde? Ou por que ele perde? Essa é uma pergunta que gostaria que fosse respondida. Em que ranking o Aeroporto de Congonhas se encontra, aqui no Brasil e no mundo? A segunda pergunta seria: qual a rotina do terminal de cargas que infelizmente vocês não mostram isso para nós, a população, o que acontece no terminal de cargas. Isso seria muito importante mostrar para a sociedade como funciona o terminal de cargas. A terceira pergunta seria: quantos voos por dia esse próprio terminal de cargas, quantas aterrissagens, quantas decolagens são efetuadas



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

diariamente para o terminal de cargas? Isso não foi cotado no seu relatório. Quantas toneladas são transportadas diariamente para o terminal de cargas, com relação à chegada dessas cargas e às saídas dessas cargas. Quais são os modelos de aviões que transportam essas cargas. Qual é o número de funcionários contratados no terminal de cargas? Eu gostaria que vocês pudessem me responder essas informações, para que a gente viesse a colaborar com a redução das decolagens e das aterrissagens desses voos, porque são os que mais emitem ruídos. Era isso o que eu queria colocar. Obrigada.

A SRA. MARY LOBAS - Ângela Barea da COE, em seguida Cristina Engel Perque.

A SRA. ANGELA BAREA – Boa-noite. Além de moradora de Moema eu também faço parte do Comitê de Organização Estadual para as mudanças climáticas. Dr. Eduardo Jorge, eu reitero a minha estima e consideração a sua pessoa e faço aqui o uso que tenho direito de pedir que sejam afastadas as aeronaves de grande porte do Aeroporto de Congonhas a curto prazo, e a médio e longo prazo que sejam afastadas também as aeronaves de pequeno porte. Por quê? Eu tenho um exemplo aqui. No dia 23 de março de 2009, caíram três aeronaves pequenas e médias: avião da FEDEX explode ao aterrissar; avião cai no pasto e duas pessoas morrem, na Bahia, e monomotor cai em Montana. Ou seja, aviões caem periodicamente. A questão é que as grandes aeronaves causam grandes prejuízos e elevado número de mortes, e as aeronaves pequenas também caem. Por tudo nós já discutimos aqui questão de segurança, qualidade de vida, poluição, tanto sonora quanto aérea, seria de bom tom que este aeroporto pudesse ser, a médio e longo prazo, transferido daqui. Entendemos que com a implantação desse trem bala, que vai fazer a ligação dos outros aeroportos, isso vai ser plenamente possível, e toda arrecadação fiscal, a parte econômica e os empregos, simplesmente serão mantidos, só que localmente transferidos de uma área extremamente urbana para uma outra mais condizente. Sobre o relatório que os senhores apresentam, nos faz crer que seja de um relatório de engenharia e não de meio ambiente. Por quê? Porque ele está desconsiderando as pessoas. Ele está considerando simplesmente aspectos técnicos da infraestrutura de engenharia do



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

aeroporto. Só que o aeroporto não é um objeto estanque, ele está num contexto urbano e, portanto, a principal ação do meio ambiente é o homem, porque é o homem que interfere em todo meio em que vive, quando ele toma decisões. Temos um relatório que realmente não contempla o ser humano é um relatório de engenharia e não de meio ambiente; como ambientalista me reservo o direito de dizer isso. Queria exemplificar dizendo que esta semana tivemos a felicidade de ter apresentação de políticos da cidade de Seul, na Coréia. Seul é uma cidade que tem aproximadamente a mesma quantidade de habitantes de São Paulo, mais de dez milhões de habitantes, e eles têm quatro vezes mais parques do que São Paulo. Inclusive nessa recuperação do rio, que eles tiraram todas as construções da margem do rio e recolocaram a vegetação, não foi só isso, eles também fizeram nessa reforma locais apropriados para que a população exerça atividades comunitárias. E a qualidade de vida dessas pessoas, embora convivendo numa mega-metrópole, eles tenham lugares de convivência. Então, se a longo prazo, quando esse trem bala estiver disponível para que as pessoas com toda a comodidade possam tomar seus aviões num local seguro, e longe do centro, nós poderemos ainda utilizar o subsolo dessa região em que o aeroporto ocupa hoje, em atividades plenamente econômicas, como shopping ou centros de convenção, como o do Anhembi, enfim, “n” atividades que possam ser contempladas ali no subsolo e a parte superior do aeroporto seja transformada no parque. Então nós teríamos empregos, atividades econômicas e também uma área de convívio social. Acho que, nos dias de hoje, desconsiderar a qualidade de vida das pessoas quando nós só temos problemas seriíssimos, não sei onde queremos chegar. Daqui a pouco não terá mais humanidade para usufruir do aeroporto. O aeroporto vai estar lá estanque e o ser humano terá sucumbido. Obrigada.

A SRA. MARY LOBAS - Cristina Engel Perque, do Movimento de Ampliação do Aeroporto; em seguida o Sr. Pedro Alberto dos Santos.

A SRA. CRISTINA ANGEL PERQUE – Boa-noite. Todos já falaram aqui sobre o problema de ampliação do aeroporto. A minha questão não é nada disso. Todos falaram muito bem. A minha questão é a minha posição de jovem em relação à



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

sustentabilidade, que é sobre o que vocês apresentaram aqui. A gente ouve falar muito sobre sustentabilidade. Mas o que é isso? Será que o mundo já sabe o que é isso? No resto do mundo estão todos preocupados com o aquecimento global e tudo o mais. A Inglaterra tem um problema com o aeroporto de Heathrow, o pessoal faz mobilizações, porque está preocupadíssimo com a questão da poluição, emissão de CO₂, e não ouvi isso quando falaram aqui do seu relatório. Então a gente tem uma visão muito atrasada em relação ao que é impacto ambiental e sustentabilidade. A minha colocação é sobre o que é a política ambiental para a Infraero e o que são empresas socialmente responsáveis para a Infraero? A meu ver, não funciona simplesmente poluir e depois plantar uma árvore. Não é mais essa idéia que a gente quer. Talvez isso no passado fosse o que o pessoal propagava; era isso que achavam que fosse certo. Mas hoje em dia não é mais isso. É para você produzir menos lixo. Não é para você fazer reciclagem com a garrafa “pet”, é para consumir menos “pet”, porque você não consegue aproveitar tudo o que você produziu. Então, a redução do consumo, essa idéia de ampliação progresso que todo mundo tem, que o aeroporto traz uma riqueza social e econômica, talvez a solução não seja dar mais empregos nessa área, seja produzir outras formas de gerar renda. Isso não é mais a idéia que a gente espera. Nós, jovens, não queremos mais ouvir isso. A gente quer um aeroporto que funcione, adequado, queremos que o governo escute as nossas solicitações e a gente quer participar. Ficou muito claro que existem problemas entre a nossa voz e o que o governo coloca. Então a gente não consegue entrar num consenso. Todo mundo colocou coisas e não foi respondido. A gente quer esse canal o tempo todo, a gente quer isso na Internet, para todos verem. Os jovens fazem isso o tempo todo, eles querem a informação do jeito que é; não adianta só vir fazer audiência pública. A gente quer o conteúdo dessa audiência pública para todo mundo ver, não só aqui no entorno de Congonhas, mas em São Paulo inteiro, porque acho que essa é uma questão de São Paulo. Então, a minha colocação como moradora de São Paulo, independente se moro perto do aeroporto ou não, é: será que eu quero que uma aeronave que carrega 14 mil litros de combustível fique voando em cima da minha cabeça, fazendo barulho, produzindo CO₂, sujando a cidade, prejudicando a qualidade de vida de quem mora aqui e de quem vai nascer aqui; é uma coisa que a gente nunca pensa, que são as gerações futuras. E se corre o



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

risco de cair a aeronave, será que eu quero que continue um aeroporto assim, crescendo, crescendo em detrimento da cidade. Eu não quero; eu não quero. É isso.

A SRA. MARY LOBAS - Pedro Alberto dos Santos e a seguir Luiz Carlos Dawn.

O SR. PEDRO ALBERTO DOS SANTOS – Pai eterno, em nome do Senhor Jesus eu Te peço que as minhas palavras sejam vindas de ti e que possam servir para esses servos pensantes, para esse público que está aqui. Em Teu nome, Senhor Jesus, amém. Na pessoa do digníssimo Secretário do Meio Ambiente, eu cumprimento a Mesa e todos os presentes. Eu quero ganhar um pouco do meu tempo, me dirigindo às pessoas que me vaiaram da última vez, e vaiaram algumas pessoas também, inclusive na tribuna há uma pessoa ligada a Satanás. Como eu dizia, não somos um número, mas um dia nós teremos um número marcado na nossa mão ou na nossa testa. E aí não haverá mais circulação de dinheiro, porque já temos a tecnologia para isso, temos a tecnologia para colocar um chip na mão ou na testa. Por que será que ela ainda não foi implantada? Não haverá circulação de dinheiro. Será difícil alguém amputar sua mão e ao passar num scanner de supermercado, a sua conta bancaria, que irá direto para a conta do supermercado, será possível alguém andar com sua mão por aí. Portanto, a hora em que for colocado implantado esse chip, digníssimo Secretário, não haverá mais circulação de dinheiro. Ao senhor que é um cérebro, que se disse sincero, Dr. Ricardo Augusto, não basta ser sincero. Há o perigo de estar sinceramente enganado. Há cérebros que podem ser usados de uma outra forma que não esta que se usa. Antes de tudo, gostaria de saber quanto tempo eu já usei, por favor. (Pausa.) Dois minutos. “Para Nobel da Paz, Brasil pode se destacar no combate ao aquecimento global”; 18 de outubro de 2007, fonte, Agência Brasil. “Brasília, ganhador do Nobel da Paz, premiado com o ex-vice-presidente norte-americano, Al Gore, o presidente do painel intergovernamental de mudanças climáticas – IPCC, Rajendra Pachauri afirmou que o Brasil pode assumir o papel de liderança entre os países em desenvolvimento no combate ao aquecimento global”. Besteira! Agora vou ler alguma coisa que também parece recente. A gente quando vem aqui, treme principalmente as primeiras vezes, você treme e não sabe se vai conseguir falar, você engasga, você não fala. Eu convido



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

vocês que vão, não sejam manobra da massa, sejam arrojados; em vez de vaiar, venham falar! Participem! Quanto tempo eu tenho, por favor? (Pausa.) Eu tenho um minuto? Paciência. Eu nem vou ler o que está aqui. O que eu tenho aqui, foi escrito há trinta anos atrás, e parece que foi escrito ontem. É do livro que se chama A Utopia ou a Morte. Mas eu quero dizer que não há sequer uma afirmação, uma questão sequer, digníssimo Secretário, que não seja “retorquível”. Eu desafio a todos neste momento: fale qualquer uma delas que vou retocar de pronto. Uma palavra. Fale qualquer uma das que vocês citaram, qualquer uma! Senhores, a desapropriação é o mal menor, o entorno do aeroporto é um mal menor. O aeroporto sequer pode subir e decolar ao mesmo tempo, o que se está fazendo com São Paulo é um banho de piranha para alavancar o Brasil. Como esgotou meu tempo, vou ter de usar um termo forte. Estão querendo cuspir no prato onde comeram. Eu moro a 500 metros da cabeceira da pista do aeroporto desde 1952; a 500 metros hoje, antes morava a 800. O cartão postal tinha um avião com a cauda do avião para o lado de fora. Um absurdo! Como podem dizer que isso é viavelmente econômico e que vai funcionar apenas 12 horas? Qualquer lugar que vá o aeroporto, se funcionar 24 horas já responde! Em São José dos Campos, não precisa ser tão longe, como eu disse, o trem bala vai passar lá e lá é uma área “adecutável”? Não. Lá é uma área apenas de árvores. E lá vai passar o trem bala. Faz uma estação lá! O aeroporto não tem mais condições, vocês vão matar a cidade e conscientemente.

A SRA. MARY LOBAS - O seu tempo está esgotado Sr. Pedro – agora por favor Luiz Carlos Dawn e a seguir Deputado Federal Paes de Lira.

O SR. LUIZ CARLOS DAWN – Boa-noite. Eu sou um dos primeiros moradores da Av. Pedro Bueno, a antiga Avenida Colminas. Então, eu vou dar uma explicação o aeroporto era bem mais recuado. Quando foi feito o metro, eles aterraram, porque ali é um aterro, e puxaram a pista para cá. Agora estão querendo fazer um puxadinho para os aviões, para a segurança do Sr. Kassab e do Sr. Serra. Vou fazer primeiro uma pergunta para Infraero. Na vez passada, falaram que a Prefeitura multou eles em 10 milhões de reais. A multa foi paga? Porque da outra vez eu perguntei, e não obtive a



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

resposta. No ambiente. No Aeroporto de Congonhas nós temos uma cachoeira, eu mostro para cada um de vocês, no pé do barranco onde está canalizado. Vocês viram isso? Acho que não. Aumentaram a pista, reformaram a pista, mas esqueceram de arrumar os drenos. No mês passado caíram 18 metros de muro e encharcou toda a Avenida Pedro Bueno de água. Vocês viram isso? Acho que não! Só nós que moramos lá. Segurança: vamos reformar o Aeroporto de Congonhas, vamos fazer a pista, libera-se a pista antes de ficar pronta quando aconteceu infelizmente aquele acidente em que morreram 199 pessoas. Fecha-se o aeroporto, vamos fazer a riscagem porque liberou sem estar pronta. Cadê os culpados? Morreram 199, e não aparecem os culpados. O culpado sabe quem é? É o piloto, que já morreu e não tem como se defender. Na segurança do aeroporto, vamos supor: na Portaria 188 do DAC, os aviões com máximo de 116 passageiros que podem aterrissar no Aeroporto de Congonhas. Só que naquele avião tinham 199. Estranho? No aeroporto só pode ter 116 passageiros em cada aeronave. Segurança também: do outro lado, ali na Bandeirantes, a Prefeitura deixou fazer o prédio da luz vermelha, que todos sabem o que é. De onde o avião passa assim... agora, quando você quer fazer um quarto e cozinha na sua casa, a Prefeitura não deixa. Estranho, não é? Por que será? Porque na casa da luz vermelha tem umas câmeras que filmam todos os políticos que vão lá. Então, tem que liberar. Falaram que teve redução de voos. Mentira. Aumentou de 12 para 18 milhões; e agora estão querendo passar de 18 para 25 milhões. Então, o que eles querem fazer aqui é um circo armado. Eles querem aumentar o aeroporto, desapropriar 3500 famílias. Falando em segurança, eles não entendem de segurança porque meu filho de 13 anos falou: pai, eles vão aumentar 1100 metros aqui, e as laterais? O avião vai aterrissar ali, que é um vale, que eu provo para vocês porque o avião tem que arremeter quando está muito vento, e vai parar lá no Itaú. Quantas pessoas vão morrer? Então, eu queria perguntar para o Sr. Kassab e ao Sr. Serra o que eles entendem de segurança, porque na minha opinião eles não entendem nada. A nossa polícia ganha uma miséria e tem que fazer acerto com polícia para poder sobreviver. É essa segurança do Sr. Serra. E do Sr. Kassab, as enchentes em todas as casas e famílias morrendo, ele está preocupado com o puxadinho. Por que será que na audiência passada tinha um monte de gente das construtoras. Por que será? Tem algo estranho, não tem? Nós precisamos dos



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

táxis e precisamos das pessoas trabalhando, nós não queremos que o aeroporto saia. Que ele siga as normas do Artigo 188, onde todos aviões da Embraer podem aterrissar, sem problema e com segurança, que daria emprego para os nossos brasileiros. Sendo assim, façam um outro aeroporto perto, que vai gerar mais empregos, que é o que o pessoal está precisando. Muito obrigado.

A SRA. MARY LOBAS – Deputado Paes de Lira e a seguir Deputado Carlos Giannazi.

O SR. PAES DE LIRA – Sr. Secretário Eduardo Jorge, Presidente desta audiência, senhoras e senhores. Vou ler o discurso que proferi hoje, na Câmara dos Deputados, a respeito do problema Congonhas. Ele aborda tudo isso que foi colocado aqui, numa forma sintética e também um aspecto extremamente importante que não pode ser esquecido. O discurso é o seguinte: "2.500 famílias, há décadas estabelecidas no entorno do Aeroporto de Congonhas, estão perdendo o sono. E não é somente pelo odor de querosene, nem apenas pelo ruído das turbinas, ainda que o período de repouso noturno, estabelecido há alguns anos, seja frequentemente desrespeitado pela administração aeroportuária, que continua a permitir, com certa frequência, decolagens às 3 ou 4 horas da manhã. O que lhes tira o sono, senhoras e senhores, é a decisão governamental de prolongar - em mil metros, segundo se propala - a pista daquele aeródromo.

Alegam as autoridades do Ministério da Defesa, secundadas pelos Governos do Estado de São Paulo e da Capital, que o projeto atende a imperativo de segurança. Sem dúvida temos ainda em mente as cenas terríveis do acidente do voo 3054, em julho de 2007. Aquelas imagens, inesquecíveis pelo duro drama humano que representaram, são suficientes para que considerável parcela da opinião pública encampe a tese da extensão. No entanto, trata-se de uma avaliação errônea - assim devo considerá-la, pois não posso duvidar da boa fé das referidas mencionadas. O ponto crucial é bem outro: a tragédia do voo 3054 foi causada por um complexo de circunstâncias que pouco tem que ver com a extensão da pista. Até porque a aeronave dela saiu pela lateral, sem atingir seu limite longitudinal. Um misto de falta de adequada manutenção da pista e da aeronave, e de procedimentos tolerantes em demasia em relação às margens de segurança aviônica: esse foi o painel de erros que resultou



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

naquela

catástrofe.

Na verdade, o aeroporto de Congonhas é apropriado a operação de aeronaves do porte máximo dos Airbus 320, ou similares. Desde aquele fatídico dia, o padrão de manutenção da pista foi rigorosamente reinstituído, os auxílios eletrônicos de controle de voo foram melhorados, as restrições climáticas de operação foram ampliadas e a arrogante tolerância a operação de aeronaves com o chamado reverso pinado foi abolida. Congonhas é seguro nessas condições. O que não se pode é querer operar nele aeronaves de maior porte; isso seria aumentar gravemente os riscos. Acontece, senhoras e senhores, que a propalada extensão da pista irá inevitavelmente causar essa tentação. A importância econômica do aeródromo, com tal disponibilidade adicional, acabará por designar-lhe mais voos internacionais. Como corolário, virá a ampliação dos terminais, de passageiros e de cargas. Na etapa seguinte, não bastarão as desapropriações previstas para a cabeceira sudoeste. O complexo acabará por engolir completamente os bairros de Vila Ceci e do Parque Jabaquara e outros. O já pesado tráfego aéreo em muito aumentará, piorando as condições ambientais, e esse é o ponto que discutimos aqui, e abrindo caminho para a saturação, obviamente em detrimento da segurança de operações. Resta, ainda, um aspecto por demais importante. Será que aquelas 2 mil e 500 famílias, e as milhares de outras das áreas laterais, poderiam aspirar a uma indenização justa pelos imóveis que levaram toda uma vida de trabalho para pagar? Dificilmente. Este filme já foi visto inúmeras vezes, e o roteiro é bem conhecido: preço vil e precatórios que nunca são pagos. O Governo, somado o montante dos débitos da União, dos Estados e dos Municípios, deve aos infelizes credores de precatórios no Brasil nada menos do que 100 bilhões de reais, conforme estudo da Ordem dos Advogados do Brasil. Ano após ano, fazendo tábula rasa de reiteradas e irrecorríveis decisões judiciais, o Executivo, sempre sob alegações de déficit orçamentário, recusa-se a pagar tais dívidas, pouco se lhe dando os protestos dos cidadãos prejudicados. E o Judiciário afunda-se no descrédito mostrando-se a sociedade, nesse aspecto, como mero simulacro do poder. O destino dos moradores do entorno de Congonhas, se prosperar a indefensável iniciativa, será juntar-se a esse triste rol de injustiçados. Mas com piores perspectivas, porque em breve virá a esta Casa de Leis, (eu falei na Câmara, evidente, ou seja, irá a Câmara



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

dos Deputados), a famosa PEC do Calote, infelizmente já aprovada no Senado e que não merece outro nome, porque é o calote total, mesmo, e contra aqueles que só têm a seu favor a Justiça, que no entanto lhes falta com o necessário socorro, pois não tem real força para impor ao Executivo suas decisões. As opiniões científicas verdadeiramente sérias e fundamentadas, entre as quais cito as de Anderson Correia, professor do Instituto Tecnológico de Aeronáutica, de Jorge Eduardo Leal Medeiros, engenheiro aeronáutico e professor da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, e do Brigadeiro Kersul, Chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, mostram que a questão de Congonhas não se resolve com a extensão da pista, mas sim, com a operação de aeronaves apropriadas ao aeródromo. Em resumo, são as aeronaves que a ele devem adaptar-se, não o aeroporto a elas ajustar-se. Como se pretende. Congonhas tem de crescer em tecnologia, mas parar de crescer em área física e tráfego aéreo: esta é a fórmula da segurança. E também a equação da Justiça para os sofridos paulistanos residentes no entorno daquele aeroporto." Este foi o teor do meu discurso, mas vou lhes dizer algo mais sobre o rolo compressor governamental. Eu assisti antes de ontem na Câmara dos Deputados a aprovação da Medida Provisória n. 452 que falava sobre fundo soberano no Brasil, (peço sua permissão para concluir, presidente). Mas trazia embutido também o dispositivo que permitia determinados financiamentos para ampliação das estradas e reparação das estradas federais do Brasil, muitas delas, a maioria delas, estradas passando por áreas de preservação ambiental. O Partido Verde opôs uma objeção à parte da Medida Provisória que dispensava o licenciamento ambiental em tais casos. O Partido Verde, mesmo sendo da base governamental, foi atropelado pela própria base governamental e a Medida Provisória passou assim. Eu não tenho a menor dúvida, o licenciamento ambiental de Congonhas sairá, o peso sócio-econômico do aeroporto será determinante. O que temos que fazer é nos mobilizar para impedir maior dano, ou seja, impedindo a continuidade do projeto da extensão da pista e impedindo qualquer idéia de ampliar o aeroporto ou de pôr-lhe a operar aeronaves de maior porte. Muito obrigado por sua atenção.

A SRA. MARY LOBAS – Deputado Carlos Giannazi.



O SR. CARLOS GIANNAZI – Boa-noite a todos e a todas. Quero cumprimentar todos os presentes nessa audiência pública. Cumprimentar todos os membros da Mesa, na pessoa do Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente Eduardo Jorge. É a terceira audiência pública, essa é a segunda audiência pública, que pelo menos eu participo. Aqui está como terceira e eu participei da anterior e estou participando dessa de hoje. Eu tenho percebido um clima muito contraditório, uma situação muito contraditória de ansiedade e sinto que há certo terrorismo psicológico feito em cima da população do entorno de Congonhas. Eu percebo as contradições que são muito claras. Primeiro, no próprio relatório apresentado para o licenciamento ambiental, são muitas as contradições. São contradições técnicas, contradições que são apresentadas em relação ao que é dito pelos representantes da Infraero. Como por exemplo, a Infraero aqui tem dito que não haverá ampliação, mas o próprio relatório tem afirmações de que haverá sim. Por exemplo, a ampliação do pátio das aeronaves. Estávamos até comentando aqui e vendo no relatório, na pág. 81, volume 1, uma das propostas é a ampliação do pátio das aeronaves. Está lá no relatório. A Infraero insiste em dizer que não. Tanto que a sociedade civil organizada, através das suas entidades representativas, preparou e já protocolou, inclusive, aqui na Mesa um relatório contestando e apresentando todas essas contradições do relatório apresentado aqui pela Infraero. Eu estava lendo o relatório e gostaria de dizer que ele está extremamente bem feito, bem fundamentado. Gostaria de anunciar que amanhã as entidades representativas da sociedade civil organizada estarão indo ao Ministério Público protocolar uma representação para invalidar esse relatório, que está sendo apresentado hoje. Quero parabenizar as entidades por isso. As entidades estão acionando o Ministério Público em relação às contradições desse relatório. Eu gostaria de dizer ainda que fizemos vários requerimentos para os três governos, para os três entes federativos: para o Ministério da Defesa, para o Governador José Serra e para o Prefeito Gilberto Kassab. Solicitamos informações sobre o anúncio feito pelos 3 governos da ampliação do Aeroporto de Congonhas e da desapropriação de 2 mil casas na região do Jabaquara. Recebemos agora a primeira resposta. Por ofício do Ministro, resposta assinada pelo Ministro Nelson Jobim, ele confirma que há uma



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

realização de estudos, estão sendo feitos, posso passar a todos aqui, que todos tenham acesso à Mesa. O Ministro afirma que os estudos estão sendo realizados e se houver necessidade haverá sim a desapropriação. Essa desapropriação, segundo o Ministro, será feita junto com o Governo Estadual e Municipal. Tudo aquilo que foi anunciado realmente parece que é verdade. Os três entes federativos anunciaram em exaustão pela imprensa, pela Folha de São Paulo, pelo Estadão, pelo Diário de São Paulo, pela Rede Globo que havia um projeto e que eles iriam desapropriar. Parece que fizeram o recuo estratégico porque perceberam que há resistência. A sociedade não quer. A sociedade está resistindo. É um contra-senso. Uma insanidade. Isso até porque a sociedade está num outro estágio. Já existe uma discussão acumulada pela sociedade. Nós passamos por dois grandes acidentes aéreos, centenas de pessoas morreram. Só estamos esperando o próximo acidente aéreo. Pode acontecer agora, daqui a um minuto, dois minutos, pode acontecer amanhã, mais vai acontecer e nós sabemos disso. O Aeroporto de Congonhas é de fato, já foi dito aqui em exaustão, mas é sempre bom lembrar: é um porta-aviões, é uma bomba relógio que vai explodir a qualquer momento. Não dá mais para acreditar na Infraero, nesses debates. Primeiro porque a Infraero está sem credibilidade alguma. A Infraero primeiramente apresenta um relatório com todas essas contradições, dizendo que não haverá ampliação, mas o próprio relatório diz que haverá sim ampliação de um pátio. O Ministro diz que estão sendo realizados estudos para a ampliação. A Infraero até então não respeitava a própria Portaria 188 da ANAC, que restringe o número de voos e o tamanho das aeronaves. Agora nos foi informado que esta Portaria foi revogada. Eu não sabia disso. E tem mais um dado importante sobre a credibilidade da Infraero: a Infraero não paga ISS para a cidade de São Paulo. Ela tem uma dívida com a Prefeitura de São Paulo de mais de 30 bilhões. Não paga. Bilhões! Como vou acreditar num relatório apresentado pela Infraero? O fato que gostaria de deixar claro aqui: a sociedade é contra a ampliação do Aeroporto de Congonhas.

Inaudível

Tem detalhes. Mas quem tem que apresentar isso é a Infraero. Está no relatório. Ela tem que apresentar. O que defendemos aqui é a não ampliação do Aeroporto de Congonhas. É impossível. A Cidade de São Paulo está estagnada. Logicamente que



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

queremos o progresso, o desenvolvimento mais sustentável com responsabilidade, não dessa maneira, é impossível a gente continuar. Nós queremos um novo aeroporto, mas não na Cidade de São Paulo. Existem várias propostas importantes, vários municípios cedendo espaço para a construção de um novo aeroporto, com a construção do trem bala para a capital, isso não vai prejudicar em nada o desenvolvimento da nossa cidade. Então a nossa posição é essa e, tudo faremos, principalmente pela Assembleia Legislativa, para que essa insanidade não seja cometida contra a população da cidade de São Paulo. Muito Obrigado.

A SRA. MARY LOBAS – Terminamos essa fase de manifestações, eu passo para a equipe da Infraero e o elaborador do EIA-RIMA para comentar as manifestações.

O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO – Gostaria de comentar, em primeiro lugar, a Portaria 188 do DAC foi substituída pela Resolução 55 da ANAC de 2008. A Infraero disponibiliza a infraestrutura do aeroporto e ela não descumpra as Portarias do DAC e nem descumpra as Resoluções da ANAC. O que está definido na Resolução é sobre o tipo de operação permitida dentro do aeroporto na Resolução 55 da ANAC. E isso segue toda uma autorização que é feita pela própria agência quanto aos voos que são operados naquele aeroporto. Então, não é razoável afirmar que a Infraero descumpra a Portaria. Nessa Portaria existem as limitações aos voos e não é a Infraero que autoriza os voos. Esse papel não é da Infraero. É da Agência, da ANAC, que autoriza os devidos voos. É importante dizer que a Resolução 55 da ANAC também estabelece proibições específicas para a operação do aeroporto e está disponível para todos, eu acho que não é o caso de relacionar aqui. Acho importante destacar...

Manifestação do público

O SR. PRESIDENTE (EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO) – Minha senhora, por favor. Estamos seguindo um rito. Por favor. Estamos seguindo o rito da audiência. Estamos agora nas considerações finais do empreendedor. O debate não vai terminar nesse dia. Terão muitas outras oportunidades de discussão. Eu peço que não haja esse tipo de interferência. Porque senão terá que ser aberto para as outras



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

peessoas. Então eu peço que vocês sigam sua parte de comentários para as pessoas que foram inscritas.

O SR. PRESIDENTE (EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO) – Amigo, por favor. Por favor, amigo.

O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO – Eu queria então reafirmar, esse estudo de impacto ambiental não se refere à hipótese de ampliação de pista. Isso já foi falado várias vezes, mas é importante reiterar. Gostaria também de ler o inteiro teor do ofício que o Ministro da Defesa encaminhou. Esse ofício foi citado aqui e da forma como foi feita a referência, pode passar uma impressão completamente divergente, equivocada, do que consta nesse documento. Então eu vou fazer a leitura. Diz o seguinte o ofício n. 3871/Gabinete do Ministério da Defesa de 06/04/2009, assinado pelo Ministro da Defesa, dirigido ao Exmo. Sr. Deputado Carlos Giannazi: "Senhor Deputado, na oportunidade em que o cumprimento, etc.. Faço referência ao ofício n. 5 de 2009 de 05 de janeiro, pelo qual V. Exa. solicita informações a respeito do projeto de ampliação de pistas do Aeroporto de Congonhas. Sobre o assunto informo a V. Exa. que estão sendo realizados estudos no âmbito da Secretaria de Aviação Civil, desse Ministério, em conjunto com o Departamento do Controle de Espaço Aéreo – DECEA. A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, com o intuito de elaborar os respectivos projetos de intervenção nas pistas de Congonhas, visando à melhoria operacional do citado aeroporto. Os estudos levarão em consideração, entre outros critérios técnicos, os obstáculos do entorno do sítio e as zonas de ruídos geradas pelas operações. Por oportuno, informo a V.Exa. que uma vez concluídos os referidos estudos, caso haja necessidade de intervenções exteriores ao sítio aeroportuário, inclusive a desapropriação de imóveis, estas serão avaliadas em conjunto com os Governos Estadual e Municipal e com os órgãos responsáveis pela avaliação dos impactos ambientais". Esse é o inteiro teor desse ofício. Houve uma citação que dá a entender que a ampliação da pista é um assunto resolvido, decidido, o ofício demonstra que não. Existe um estudo que pode chegar a várias conclusões diferentes e que, portanto, não



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

tem nenhum sentido falar, é uma decisão de governo sobre essa matéria. Eu volto a dizer: essa audiência não se refere ao estudo de impacto ambiental de ampliação de pistas. Refere-se ao estudo de impacto ambiental do aeroporto, como ele está configurado hoje, a serviço da sociedade. Acho que esse esclarecimento é importante. Como também é importante dizer que a Infraero, por força de um dispositivo constitucional, tem isenção em relação ao ISS. Foi feita uma citação aqui que a Infraero não tem credibilidade porque é devedora da Prefeitura. Isso não é correto. Isso tem amparo na Constituição Federal e assim a Justiça tem entendido todas as demandas que são levadas à Justiça por várias prefeituras no Brasil. Isso é fato. A Justiça tem reconhecido que a Constituição dá essa prerrogativa a Infraero por ser uma empresa estatal. Então não é correto afirmar que a Infraero não tem credibilidade e deve à Prefeitura.

Manifestação do público

O SR. PRESIDENTE (EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO) – Amigo, por favor.

O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO – Eu também queria esclarecer que em nenhum momento foi afirmado que a Infraero nega a existência, no Estudo de Impacto Ambiental, de uma previsão de ampliação de pátio. Isso está no plano de pátio, ampliação de pátio, não de pista. Isso está no plano de desenvolvimento do aeroporto e busca um equilíbrio em termos de posição de estacionamento de aeronaves e o movimento que está vinculado ao número de movimentos por hora permitidos, e não é definido pela Infraero. A Infraero não define quantos pousos e decolagens podem acontecer por hora naquele aeroporto, isso não é papel da Infraero, isso é uma definição que compete à Agência Nacional de Aviação Civil em conjunto com o Departamento de Controle de Espaço Aéreo. Esse melhoramento, em termos de posições de estacionamento de aeronaves, está fundamentado no estudo técnico que é plano de desenvolvimento e está devidamente indicado no estudo de impacto ambiental. Tentar apresentar essa providência de melhoramentos do aeroporto como



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

indicativo de má fé, como de certo modo, talvez, esteja até usando uma palavra inadequada, não de má fé mas de um indicativo de contradição da Infraero, não é correto. O documento que foi preparado pela V.P.C, o estudo de impacto ambiental, é público, está sendo analisado pelas autoridades competentes. É completamente fundamentado numa avaliação de equilíbrio da infraestrutura do aeroporto, que é o papel da Infraero, apresentar e propor à sociedade. Nós temos que ter uma instalação a serviço da população que tenha todos os seus componentes equilibrados no aeroporto. E essa ampliação de pátio atende a esse princípio para que a gente possa ter, na eventualidade de uma aeronave que, por exemplo, apenas tenha uma pane técnica e tiver que permanecer no solo, ou na eventualidade de uma situação meteorológica adversa, que impede que as aeronaves voltem a decolar e com isso vão se acumulando aeronaves que pousam naquele aeroporto. Entre outros fatores, entre outras hipóteses é preciso existir uma infraestrutura equilibrada no aeroporto. A ampliação de pátio que está considerada nesse estudo de impacto ambiental, de modo algum. Também queria observar que o Aeroporto de Congonhas não tem voos cargueiros, ele apenas movimenta. A Infraero, aliás, sequer tem um terminal de cargas no Aeroporto de Congonhas. Ele movimenta um volume de carga pequeno e isso é feito pelas companhias aéreas no porão das aeronaves que trazem passageiros. Só para ter uma noção de comparação: Congonhas movimentou em 2008, 32 mil e 500 kg de carga; Guarulhos movimentou 426 milhões de kg de carga. Portanto, não existe movimentação; várias perguntas que foram feitas e que serão respondidas, ponto a ponto. Pediria depois o contato daquela senhora que fez e não estou reconhecendo aqui, todas essas perguntas; vamos prestar informações, ponto a ponto. Estou transmitindo aqui uma informação agregada, mas a senhora perguntou quantas decolagens e pousos por dia em aeronaves cargueiras. Não tem aeronave cargueira nenhuma operando no aeroporto. Foram feitas também algumas sugestões a respeito de construção de metrô ou veículo leve sobre trilhos, do Aeroporto de Congonhas com outros aeroportos, visando a facilitar o transporte para esses aeroportos mais afastados, tanto Guarulhos quanto Campinas, isso realmente faz parte dos estudos dos planos que as autoridades nos três níveis estão desenvolvendo. Essa integração viária é muito importante, é reconhecidamente muito importante e estão sendo feitos estudos



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

nesse sentido. Outra observação que foi feita quanto à orientação das pistas, visando a reduzir o ruído e até orientá-las mais apropriadamente em relação aos ventos predominantes, isso é uma consideração que entendi que está sendo apresentada à Secretaria e que naturalmente pode ser, e vai ser, objeto de avaliação de uma consideração técnica. Eu não saberia dizer aqui, porque não participo desse grupo de estudos que está sendo conduzido pelo Ministério da Defesa. Se os estudos que estão sendo feitos lá, estão chegando exatamente nesse ponto, ou seja, na verdade foi mencionado que o giro em alguns graus da pista. Do ponto de vista técnico de operação, pode não ser realmente necessário mas eu anotei aqui o comentário e isso naturalmente vai ser analisado, avaliado. Eu queria também responder sobre a multa que foi aplicada à Infraero no valor de 10 milhões. A Infraero recorreu junto à Secretaria do Verde quanto a essa multa. A Infraero apresentou suas razões, suas justificativas, e esse processo está em análise. Da mesma forma queria observar que o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, o CENIPA, que é um órgão do comando da Aeronáutica, tem a responsabilidade de identificar os fatores que concorrem para cada acidente aeronáutico, e também para o acidente ocorrido em 2007. De modo que também não é correto fazer uma afirmação com relação à infraestrutura do aeroporto como um fator, a menos que o CENIPA venha a apontar isso, e isso não ocorreu. Houve também uma referência com relação ao desabamento de um muro na área do aeroporto, quer dizer, houve uma referência de que o sistema de drenagem não existiria. Vejam, é claro que o sistema de drenagem existia, e se houve algum tipo de problema em termos do dimensionamento desse sistema, eu diria em princípio que não. É preciso lembrar que houve naquela ocasião desse desabamento, uma precipitação pluviométrica muito acima do normal e isso, como acontece nas cidades, nas estradas, provoca desabamento pelo encharcamento do terreno. Isso é preciso levar em conta para que não se tenha uma visão incorreta da atuação da Infraero na preparação da infraestrutura, porque essa é a nossa responsabilidade; e nós temos consciência dessa responsabilidade de prover uma infraestrutura em condições de segurança e de conforto para o público usuário. Então, eu queria também fazer essa referência. Quanto a possível divergência entre a Resolução 55 da ANAC, e o mencionado Termo de Ajuste de Conduta versus a



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

Portaria 188, entendo que essa também é uma questão que se refere ao tipo de operação que poderia ser permitida, ou proibida no aeroporto, e isso não está na alçada da Infraero. A Infraero busca nesse processo, a licença de operação do aeroporto, da infraestrutura que está instalada, como parte do cumprimento da sua política ambiental que prevê o licenciamento de todos os aeroportos. Então, essa questão que foi mencionada é pertinente a uma discussão que envolve a própria ANAC e não a Infraero. Também queria dizer que a política ambiental da Infraero, que está nas páginas da Internet, busca equilibrar todas as ações de desenvolvimento dos aeroportos da empresa que estão a serviço da população brasileira. É desnecessário falar que o transporte aéreo é fundamental para o progresso do país, mas ele tem os seus inconvenientes, tem os seus impactos; além dos impactos positivos de colaborar para o desenvolvimento, ele tem impactos negativos. E a política ambiental da Infraero é exatamente de compensar, de mitigar e de eliminar, onde for possível, todos os impactos contra o meio ambiente. Espero ter respondido a todos os questionamentos.

O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO - Eu confesso que não consigo encontrar uma forma de atender a sua expectativa. Mas, eu espero ter respondido a todas as dúvidas, a todos os questionamentos. Mas a Infraero se coloca à disposição de toda população para prestar os esclarecimentos que sejam necessários. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO) - Amigos, a Secretaria do Verde e a Prefeitura de São Paulo quer agradecer a presença de todos. Acredita que vem cumprindo um papel importante, porque essa é uma fase do processo de licenciamento em que a Secretaria quer possibilitar esse debate que houve aqui, entre a instituição responsável pelo empreendimento e os cidadãos, autoridades e as entidades interessadas no assunto. Essa já é a segunda, porque, respondendo a primeira pessoa que falou, o Sr. Nelson, houve uma primeira audiência pública para a elaboração do Termo de Referência. Por isso que essa aqui é a terceira. Houve a primeira para o Termo de Referência, agora, depois que o EIA-RIMA foi apresentado, essa é a segunda já organizada pela Secretaria do Verde com a colaboração da Infraero. Essa é uma fase que estamos cumprindo e quero agradecer a



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES

todos vocês. A Secretaria do Meio Ambiente, como eu expliquei no começo, segue nesse processo. Respondendo também a um comentário que foi feito, até pelo Sr. Ricardo Augusto, na sua primeira fala. Vocês perceberam que ele falou que a Secretaria ainda não tinha apresentado os seus questionamentos. É verdade, porque a Secretaria está estudando com a equipe da Regina, do DECONT/SVMA, está estudando o documento apresentado, ouviu o debate da primeira audiência, está recolhendo esse novo debate dessa segunda audiência, para aí sim fazer suas considerações que vai ser remetido para a Infraero, e a Infraero vai estudar e nos responder. Portanto, o processo continua; o processo de licenciamento é complexo, ele continua. A Secretaria do Verde vai ter oportunidade de ter vários debates em relação a esse assunto, em vários níveis, inclusive no Conselho Municipal do Meio Ambiente. Eu quero, em nome da Prefeitura, agradecer o Sr. Ricardo Augusto, o Sr. Carlos Novak, o Sr. Paulo Sérgio Ramos Pinto, o Deputado Federal Paes de Lira, o Deputado Carlos Giannazi, e todos os cidadãos e cidadãs que estão conosco, já há bom tempo, ajudando a administrar a cidade de São Paulo. Muito obrigado. Declaro encerrada esta audiência pública. E eu, Mary Lobas, Coordenadora Geral do CADES em exercício, lavrei esta Ata, que segue por mim assinada. São Paulo, 16 de abril de 2009.

Mary Lobas

Coordenadora Geral em exercício
Conselho Municipal do Meio Ambiente
e Desenvolvimento Sustentável - CADES