



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

Ata da Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento “Recuperação e Ampliação do Aeroporto de Registro”, de responsabilidade do DAESP, realizada no dia 7 de junho de 2004, no Município de Registro.

Realizou-se, no dia 7 de junho de 2004, às 16h00, no Auditório do Conjunto KKKK, na Av. Jonas Banks Leite, 57, Centro, Registro-SP, a Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento "Recuperação e Ampliação do Aeroporto de Registro", de responsabilidade do DAESP. Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Prof. José Goldemberg, saudava e dava boas-vindas a todos que haviam comparecido: aos Prefeitos dos Municípios de Registro, Samuel Moreira da Silva Júnior, de Apiaí, Enilson Coras da Silva, e de Itapiraí, João Batista Machado; aos representantes do Poder Legislativo, aos representantes de órgãos públicos, entidades civis e ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Recuperação e Ampliação do Aeroporto de Registro”. Declarou que tinha a missão de inicialmente compor a Mesa de Trabalhos, chamando para dela fazer parte o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Eng^o Pedro Stech. Depois de explicar que a audiência pública constituía um dos momentos do processo de licenciamento ambiental, cujo objetivo era ouvir a sociedade e recolher subsídios sobre um projeto específico que seria apresentado, contribuições essas que seriam juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento as analisassem e verificassem a possibilidade de incorporá-las ao projeto, o Secretário-Executivo expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01 para a condução de audiências públicas. Em seguida, após o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Eng^o Pedro Stech, informar em que fase do processo de licenciamento ambiental o projeto se encontrava e de tecer comentários a respeito da importância da participação da comunidade nas audiências públicas, passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da equipe técnica que elaborou o EIA/RIMA. José Mauro de Figueiredo Garcia, superintendente do DAESP, informou que o empreendimento integrava o Plano Aeroviário do Estado de São Paulo, abrangendo 140 aeroportos homologados, dos quais 31 eram administrados pelo DAESP, e que o de Registro fora inaugurado em 1961 e interditado em 1983 devido à ocorrência de problemas relacionados com a segurança de vôo, entre os quais a presença de árvores, edificações e benfeitorias junto à cabeceira da pista, ausência de área patrimonial e a existência de estrada municipal ao lado da pista, mas que, apesar dessas limitações, ele vinha operando eventualmente para vôos agrícolas. Comentou ainda que a recuperação e a ampliação desse aeroporto constituíam uma estratégia do DAESP de criar uma alternativa de ligação entre São Paulo-Curitiba, preencher uma lacuna existente e auxiliar o crescimento econômico ao incrementar as atividades ligadas ao turismo desenvolvido na região do Vale do Ribeira, e comentou também que a pista de 1.500 metros de extensão e 30 metros de largura seria recuperada de modo a permitir o pouso e a decolagem de aviões pequenos e médios, como o 737 por exemplo, embora ela não passasse a ser utilizada por linhas aéreas regulares, limitando-se a receber vôos fretados e, eventualmente, *charters*, motivo por que se previa a construção de terminal de passageiros para apoio à aviação geral, área institucional para a residência de funcionários, e área para abastecimento de combustíveis, de modo a se garantir a segurança do aeroporto e do entorno. O



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

representante da equipe técnica responsável pelo EIA/RIMA, geólogo Valdir Nakazawa, esclareceu que a recuperação e a ampliação do Aeroporto de Registro, com orçamento previsto de 3,5 milhões de reais, possibilitarão uma melhoria significativa na infra-estrutura do transporte regional e local, ao atrair negócios para o Vale do Ribeira, e que, de acordo com as especificações técnicas, ele se enquadraria na Codificação 2 VFR, e, portanto, embora sua pista tivesse 1.500 metros, ele operaria sem instrumentação, ou seja, apenas com recursos visuais, e receberia somente aeronaves de pequeno porte e de apoio à aviação executiva. Comentou também que a estimativa era que ocorressem 150 pousos e decolagens mensais, que havia necessidade de se minimizar o ruído gerado e de se garantir a segurança desse equipamento, o que exigia fosse ampliada a área patrimonial e, em decorrência, feitas desapropriações no entorno num total de 105 hectares, desapropriações estas de imóveis pertencentes não só a particulares, como a própria Prefeitura, motivo pelo qual este órgão editou um decreto declarando essa área de utilidade pública e os demais proprietários foram contatados para que se processassem as devidas indenizações. Esse representante esclareceu também que pelo fato da pista localizar-se numa altitude entre 25 e 26 metros em uma região bastante plana haveria pouquíssima terraplanagem e que os estudos feitos incluíram análises da água e dos corpos d'água, os quais constataram contaminação do solo e das águas subterrâneas na área antes ocupada pela empresa Banaer, e que a Cetesb, ao ser comunicada desse fato, solicitou complementações desses estudos, o que vem sendo cumprido pelo DAESP. Ele esclareceu ainda que os moradores das imediações – em virtude da existência da BR-116 nas proximidades desse aeroporto - já estavam acostumados com variações no nível de ruído, não devendo, portanto, sofrer impactos quando esse equipamento estiver em pleno funcionamento, e que, do ponto de vista da interferência, destacava a presença de um aterro sanitário situado a 5 ou 6 km de uma das cabeceiras a pista, o qual era controlado e operado pela Prefeitura, e, se mal operado, atrairia a presença de aves como o urubu, presença esta que poderá colocar em risco a segurança dos vôos, motivo por que: 1) dever-se-ia respeitar o disposto pela Resolução Conama que define área de segurança aeroportuária e proíbe a existência desse tipo de estrutura na área de entorno desse equipamento, e 2) dever-se-ia implementar as medidas definidas pelo Termo de Ajustamento de Conduta firmado entre a Prefeitura, a Cetesb e o Ministério Público e que visava a operação desse aterro. Antes de concluir ofereceu ainda as seguintes informações: 1) durante a fase de obras, esse empreendimento geraria empregos, e, depois de concluído, contribuiria para a dinamização da economia do Município; 2) que dos 90 ha de vegetação nativa seriam suprimidos 30 ha, 26 dos quais de mata atlântica em estágio médio de regeneração, e que os 60 ha restantes não sofreriam nenhuma alteração; 3) que, com vistas à mitigação desse impacto, seria instituída uma unidade de conservação no entorno da área do aeroporto denominada Área de Relevante Interesse Ecológico, que funcionaria como uma espécie de Área de Proteção Ambiental; 4) que, em virtude da presença do aterro, haviam sido propostos monitoramento da fauna que será afetada pela supressão de vegetação e a implementação de programas específicos para monitoramento tanto dos urubus como da qualidade do ar, da emissão de ruídos, da qualidade das águas superficiais, subterrâneas e do solo e, também, a adoção de plano de comunicação social. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das entidades da sociedade civil. Roberto Franco de Oliveira Canto, representante da Comissão de Meio Ambiente da OAB de Registro, pediu esclarecimentos sobre as restrições com relação ao pouso e à decolagem de aeronaves de maior porte. José Paulo Orsini de Carvalho, representante da Sociedade Ambientalista do Litoral e Vale do Ribeira-Salvar, comentou que, desde que o Vale do Ribeira passou a ser protegido ambientalmente, teve lugar o sucateamento de sua estrutura econômica, o que a tornou



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

uma das regiões mais pobres e carentes de todo o Estado e que esse aeroporto seria mais um “elefante branco”, pois não teria nenhuma função, a não ser atender interesses de empreiteiras e o tráfico de drogas, com o agravante de destruir 30 ha de mata nativa. Vítor Jorge Carvalho, representante da Secretaria de Estado da Saúde de Registro, argumentou que o aeroporto só teria validade se fosse utilizado para implementar o ecoturismo da região, mas, se continuasse a ser usado para pulverizar agrotóxicos, ele não merecia ser aprovado. Afrânio José Soriano, professor vinculado ao *campus* da Unesp de Registro, argumentou que a criação e a manutenção de uma unidade de conservação requeriam um forte vínculo com a administração pública, razão por que o acordo que levou a sua instituição deveria ser legitimado também pela administração estadual, já que envolvia desapropriações, motivo por que pedia fossem fornecidos esclarecimentos sobre esse aspecto e outros, como alocação de recursos para compensação e mitigação dos impactos referentes ao desmatamento. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Manuel Kenji Chikaoka, Vereador do Município de Registro, questionou se o aeroporto comportaria vôos regulares, fretados, ou *charters*, incrementando, nessa medida, o turismo ecológico, e declarou que os acessos rodoviários ao Município de Registro eram muito precários, o que dificultava o crescimento da região, e, em virtude dessa situação, esse aeroporto constituiria uma contrapartida, ao colaborar para vinda de turistas de todo País. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Samuel Moreira da Silva Júnior, Prefeito do Município de Registro, teceu comentários: 1) sobre a importância da questão ambiental para a região, já que a diversidade ambiental constituía sua principal riqueza; 2) sobre as perspectivas do desenvolvimento local, que dependiam diretamente da melhoria dos acessos ao Município, fossem eles terrestres, aéreos ou hídricos; 3) sobre o fato de essa ampliação constituir importante opção de acesso ao Município e a todo o Vale do Ribeira, pois, embora inicialmente esse aeroporto não pudesse receber vôos regulares, no futuro tal possibilidade poderá existir e, desse modo, o ecoturismo local poderia vir a ser incrementado e movimentada a economia do Município; 4) sobre o fato de o empreendimento exercer papel fundamental para a aviação agrícola, o que impulsionaria o desenvolvimento do Vale do Ribeira. Passou-se à etapa das réplicas. José Mauro Figueiredo Garcia, Superintendente do DAESP, ofereceu esclarecimentos sobre as características das aeronaves e da pista, que faziam com que esse aeroporto só pudesse receber aviões de pequeno e médio portes, como os 737, que comportava, em média, 110 passageiros, e faziam também com que ele não pudesse ser operado por instrumentos, apenas visualmente, não sendo previsto inicialmente o balizamento noturno na pista, e esclareceu também que os vôos regulares só eram permitidos em Municípios acima de 300 mil habitantes, razão por que esse aeroporto só poderia vir a receber vôos fretados. Valdir Nakazawa, representante da equipe consultora responsável pela elaboração do EIA/RIMA, esclareceu: 1. que a área institucional teria 105 hectares e que 60 ha não seriam suprimidos e essa área seria averbada como reserva legal, e não como RBPM; 2. que, para criação e manutenção de Área de Relevante Interesse Ecológico, se pretendia firmar parceria entre o empreendedor, o Município ou o Estado para que se pudesse proceder a compensação dos impactos, inclusive o de supressão da vegetação e dos *habitats* naturais, mas que essa questão não fora ainda definida. O superintendente do DAESP, respondendo os questionamentos, esclareceu: 1) que era difícil ser estimada a relação custo-benefício da ampliação desse aeroporto, já que essa obra estava diretamente vinculada ao desenvolvimento econômico da região, inclusive à melhoria de sua infraestrutura, que envolvia o aspecto da saúde, uma vez que, com o funcionamento desse aeroporto, o atendimento médico de emergência poderia incluir o transporte de pessoas gravemente doentes para



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

os grandes centros médicos, além de poder ser utilizado, dada a sua localização, como apoio a aeronaves que enfrentarem algum tipo de pane no trajeto São Paulo-Curitiba; 2. que de acordo com o EIA/RIMA, a expectativa dos vôos regulares dependia diretamente da demanda e, portanto, do crescimento do Município no futuro, o que poderá modificar a categoria desse aeroporto no momento da renovação da licença ambiental, mas que as atuais limitações técnicas e geográficas impediariam que ele recebesse aviões com mais de 36 metros de envergadura. O Diretor do DAIA, Pedro Stech, esclareceu, inicialmente, que o EIA analisou o objeto do licenciamento ambiental, que era a recuperação e a ampliação do Aeroporto de Registro, com suas especificações técnicas e limitações bem-definidas e com a descrição do tipo de aeronave que nele pousaria e dele decolaria, segundo a autorização do Departamento de Aviação Civil-DAC. Esclareceu, em seguida, que a licença a ser concedida tinha como base a pretensão declarada pelo empreendedor sobre sua expectativa em termos de vôo, não sendo possível, pois, a licença a ser dada estender-se para categorias de aeronaves acima da prevista, pois isso requereria a apresentação de projeto com outras variáveis, e que, pelo fato de as licenças ambientais serem renováveis, o empreendedor poderia, futuramente, no momento da renovação, pedir alteração dessa categoria ou a mudança de classe do aeroporto, e que, em relação às compensações ambientais, funcionava no âmbito da Secretaria do Meio Ambiente a recém-criada Câmara de Compensação Ambiental, que tinha como uma de suas tarefas a gestão de unidades de conservação e avaliar quais recursos devem ser aplicados nela de modo a atender o disposto pela Lei do Sistema Nacional de Unidade de Conservação-SNUC, que era uma lei federal que englobava as diretrizes da compensação ambiental para obras para cujo licenciamento foi exigido o EIA/RIMA, e que no Estado de São Paulo os recursos destinados a esse tipo de compensação vinha sendo feito em unidades já existentes e não para a criação de novas unidades, e que o DAIA, ao elaborar seu parecer com base no EIA/RIMA dessa obra, determinará como efetivamente será feita essa compensação. Depois de algumas intervenções do público, o Secretário-Executivo reiterou os pontos de vista expostos pelo diretor do DAIA, principalmente no que dizia respeito à possibilidade de esse aeroporto, no processo de renovação do licenciamento ambiental, mudar de categoria, e declarou, ao final, que todas as sugestões e críticas oferecidas foram registradas e constariam da presente ata. Depois de informar que todas as etapas da audiência pública haviam sido cumpridas, esclareceu que aquele que, eventualmente, tivesse ainda qualquer contribuição a oferecer e quisesse agregá-la ao processo, teria o prazo de cinco (5) dias úteis para enviá-la à Secretaria Executiva do Consema, através de correspondência registrada ou protocolando-a diretamente neste setor. Em seguida declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Professor José Goldemberg, agradecia a presença de todos e declarava encerrados os trabalhos. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora da Divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.

ARP