



Ata da Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental do empreendimento “Ampliação do Aeroporto de Ribeirão Preto – Dr. Leite Lopes”, de responsabilidade do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo-DAESP, realizada no dia 24 de abril de 2006, na cidade de Ribeirão Preto.

Realizou-se, no dia 24 de abril de 2006, às 17 horas, no Centro de Convenções de Ribeirão Preto, Rua Bernardino de Campos, 999, Higienópolis, Ribeirão Preto-SP, a audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Ampliação do Aeroporto de Ribeirão Preto – Dr. Leite Lopes", de responsabilidade do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo-DAESP (Proc. SMA 13.509/2005). 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 os representantes dos Poderes Executivo e Legislativo – Exmo. Senhor Prefeito do Município de Ribeirão Preto, Welson Gasparini, Exmo. Senhor Secretário de Planejamento e Gestão Ambiental do Município de Ribeirão Preto, Wilson Luiz Laguna, Exmo. Senhor Secretário da Fazenda do Município de Ribeirão Preto, Afonso Reis Duarte, Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Ribeirão Preto, Vereador Sílvio Martins, e Exmos. Senhores Vereadores do Município de Ribeirão Preto, Gilberto Abreu, Beto Cangussu, Fátima Roda e Sílvio Martins -, dos órgãos públicos e das entidades civis e ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento “Ampliação do Aeroporto de Ribeirão Preto – Dr. Leite Lopes”, de responsabilidade do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo-DAESP. 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-CPRN e Diretor do Departamento de Avaliação de Imapcto Ambiental-DAIA, Engº 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 o 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. Depois de Ricardo Rodrigues Barbosa Volpi, representante do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo-DAESP, apresentar o projeto, Emerson Marçal Jr., representante da Figueiredo Ferraz Consultoria e Engenharia de Projeto, empresa responsável pelos estudos ambientais, ofereceu informações detalhadas sobre todas as análises que compunham esses estudos. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Marcelo Pereira de Souza, depois de declarar que, em nome da Associação Cultural e Ecológica Pau-Brasil, de cuja equipe técnica multidisciplinar – composta por arquitetos, urbanista, engenheiros, biólogos, advogados – fazia parte, analisara o Estudo de Impacto Ambiental desse empreendimento, comentou que essa associação, em um passado não muito distante, tivera uma atuação significativa no licenciamento ambiental de um polduto, cujos primeiros estudos ambientais propunham que seu traçado cortasse toda a área urbana do Município de Ribeirão Preto, e que, em consequência da atuação dos técnicos dessa associação, principalmente do geólogo Lázaro Zucheti, esse traçado fora mudado, propondo-se o atual, o que tornou esse empreendimento ambientalmente viável. Em seguida esse representante comentou: 1) que os técnicos dessa associação tiveram uma



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

atuação destacada no licenciamento ambiental de vários outros empreendimentos, inclusive imobiliários, e que, mais recentemente, participaram do processo de implantação de um Distrito Industrial; 2) que essa associação lutava pelo término das queimadas que costumeiramente eram praticadas na cultura da cana-de-açúcar, causando sérias seqüelas ao meio ambiente, e que, nesse momento, ela se debruçava sobre os estudos ambientais da “Ampliação do Aeroporto de Ribeirão Preto-Dr. Leite Lopes”, empreendimento este que era objeto da audiência que ora se transcorria; 3) que, sem dúvida, entendia que a cidade de Ribeirão Preto merecia um aeroporto internacional, empreendimento este que, segundo os estudos apresentados, provocaria impactos positivos, como geração de renda e de emprego, e que, portanto, parecia indiscutível sua viabilidade econômica; 4) que, por outro lado, esses estudos não demonstravam com a mesma clareza a viabilidade ambiental desse empreendimento, qualidade esta que, segundo a ótica da sociedade, era imprescindível; 5) que, visando verificar a viabilidade ambiental desse empreendimento, os técnicos da Associação Ecológica Pau-Brasil se debruçaram sobre o meio físico - ou abiótico -, ou seja, sobre aqueles aspectos do meio ambiente que não possuem vida, sobre o meio biótico ou biológico - ou seja, sobre os recursos que tinham vida - e sobre o meio antrópico ou sócio-econômico-cultural; 6) que o estudo sobre a localização não era mera exigência documental, e, sim, determinante para a análise da viabilidade ambiental de uma obra, e que, no caso desse estudo, cujo objeto, a seus olhos, não era a mera ampliação de um empreendimento já existente, mas, sim, um novo empreendimento, esses estudos apresentavam um aspecto contraditório do ponto de vista técnico ao levar em conta um local pré-definido, eliminando, assim, a possibilidade de se estudarem outras localizações que, por ventura, pudessem apresentar-se como mais adequadas, como o fez a equipe da Associação Ecológica Pau-Brasil, que rodou um algoritmo e identificou duas áreas bastante favoráveis à implantação desse aeroporto no tocante ao aspecto ambiental e às restrições apresentadas pelo empreendedor; 7) que outra questão bastante importante dizia respeito ao fato de esse estudo de impacto ambiental se basear em um plano diretor, que era insuficiente em virtude da pobreza das informações por ele contidas; 8) que uma das questões para a qual chamava atenção dizia respeito não ao fato de os estudos apresentarem restrições ao Sítio de Serrana, - as quais, aos seus olhos, eram válidas, já que se fundamentavam em um provável afloramento de rochas -, mas, sim, o fato de essas restrições se alicerçarem no campo da probabilidade, uma vez que não foram realizados estudos geotécnicos que comprovassem ou não negassem tal possibilidade; 9) que era expressivo o valor das benfeitorias permanentes, quase 80 milhões, e que lhe chamara atenção o fato de entre elas se incluir o terreno, que, a seus olhos, não perderia seu valor se nele se construísse esse empreendimento, a não ser que seus proprietários resolvessem doá-lo; 10) que, em relação à pista de pouso, para cuja compreensão contou com a assessoria de um engenheiro civil, havia necessidade de piso flexível, e não apenas de recapeamento, e que, no caso do pátio, havia necessidade de uma pista rígida; 11) que uma medida proposta que era bastante interessante dizia respeito aos tanques suspensos, o que impediria o contato com os aquíferos, e a salvaguarda desses recursos naturais era uma medida muito importante que vinha sendo adotada por muitas empresas, inclusive algumas especializadas no transporte de carga; 12) que o abastecimento de água e de energia elétrica teria de ser readequado a um novo padrão; 13) que o sistema de terminal de passageiros, que, segundo o próprio estudo, seria ampliado de 1 mil e 400 para 6 mil e 200 metros, desfiguraria o atual terminal; 14) que as informações sobre os Três Sítios não possuíam qualidade, porque trabalhar com terraplenagem, na escala de 1 para 50 mil, deixava as curvas de nível de 20 a 20 metros e faziam sumir prédios de seis andares, ocorrendo, pois, uma perda completa da qualidade das informações; 15) que não foram



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

realizadas sondagens nem levantamentos topográficos nos quais os estudos se baseassem, e que isso constituía uma falha gritante na medida em que a duplicação da SP-363-Serrana já se encontrava em fase de licitação; 16) que, embora concebesse que o Estudo de Impacto Ambiental devesse ser conclusivo sobre a viabilidade ambiental, inclusive sobre as alternativas, ele não o era, pois apenas sugeria que o Sítio de Serrana era descartável; 17) que o Sítio do Leite Lopes era muito mais caro do que parecia, cortando a Av. Tomás Alberto Whately e contornando-a em cerca de quatro quilômetros, e que, se essa avenida, considerada pelo plano diretor como uma das principais vias do município, viesse a desaparecer ocorreria um impacto de grande magnitude no sistema viário, e esse aspecto era tratado no estudo como algo secundário; 18) que, do ponto de vista urbano, tinha de se acrescentar a não-consideração pelo plano diretor do município, a não-consideração de um novo padrão de ocupação do uso do solo do entorno; a não-consideração – detalhe este muito importante de ser levado em conta nessa fase do Estudo de Impacto Ambiental – pelos novos padrões existentes na área para onde a população será realocada, e que a simples menção de que essa população seria reembolsada ou realocada era insuficiente para a concessão da licença prévia; 19) que era importante considerar-se que a Avenida Tomas Alberto Whately sofria, hoje, descontinuidade, até mesmo do ponto de vista da iluminação, em decorrência de restrição imposta pelo funcionamento do aeroporto, o que levava a crer em um futuro não muito brilhante para essa rodovia, decisão esta que considerava um erro muito terrível; 20) que, em relação ao plano de ruído, fora apresentado plano de monitoramento e o DAIA receberia laudo específico sobre esses aspectos; 21) que, por todas essas razões, propunha fosse apresentada uma complementação do atual EIA/RIMA, porque, embora esse estudo não devesse ser afastado ou aditado, deveria ser complementado com critérios de localização; com estudo comparativo das alternativas, e não avaliando apenas seu aspecto econômico; com identificação dos impactos intra e extra-muros; com a compatibilidade com o plano diretor; com a consideração, pelo estudo de realocação da população, da equivalência dos padrões de serviços existentes na área onde atualmente ela residia e naquela para a qual seria removida; com a consideração pelo novo padrão de ocupação do solo do entorno do aeroporto, e, por fim, com a avaliação do traçado urbano e da hierarquia do sistema viário atual e após a ocupação, com um destaque especial para a Avenida Tomas Alberto Whately. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Irma Jesus Galego, representante da Associação dos Moradores do Jardim Aeroporto, comentou que conhecia a vida de todos os moradores desse bairro, pois, juntos, haviam construído a sua história, e que essa comunidade vivia uma verdadeira tortura psicológica, e esta vinha sendo causada por pessoas que se diziam defender o município, mas que não amavam os seres humanos, e lembrava que, na história do Brasil, todos já haviam se deparado com situações parecidas. Comentou, ainda, que, no passado, os atingidos haviam sido os pequenos agricultores, os negros e os índios, que foram expulsos de suas terras, e que, atualmente, se pretendia fazer a mesma coisa com a população mais humilde, utilizando, para tanto, a manipulação e o *marketing*, que eram instrumentos da mídia sensacionalista, e que, se os poderosos e a gente rica que desejavam essa galinha de ovos de ouro estivessem realmente preocupados em criar empregos não teriam consentido que algumas indústrias instaladas no município fossem embora, como foi o caso da Antártica, da Cianer, da Copal, da Cicopal e da Mabel, entre outras. Declarou que os moradores desse bairro não eram contrários à ampliação desse aeroporto internacional, mas sugeriam que ele ocupasse outro local, porque todos os moradores haviam deitado nessa área as suas raízes, e não eram bois para serem tocados. Declarou, também, que a Prefeitura havia criado as condições para que a população se instalasse nesse bairro e que todos eram pessoas - com carne, osso e coração -, e que, se fosse



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

necessário, juntos construiriam um muro humano para impedir a ocupação da área onde moravam, e que os empreendedores estavam vendendo ilusão, como se a ampliação do Aeroporto Dr. Leite Lopes fosse a solução para todos os problemas da cidade, ou seja, fosse a solução para o pânico que existia atualmente nos postos de saúde, para os problemas enfrentados pelas famílias que tiveram suas casas construídas sobre o lixão, para a falta de emprego, para a má-distribuição de renda pelos governos, sem falar das enchentes. Declarou, ainda, desejar ter olhos biônicos para enxergar o coração e a mente de cada pessoa que estava defendendo a ampliação desse aeroporto, e que, se isso acontecesse, com certeza não veria uma mão estendida, um abraço fraterno, mas veria ouro, dólares e outras coisas que ninguém levaria no caixão. Ao concluir declarou que todos queriam viver em paz e que a vida do ser humano era a coisa mais importante na Terra, que os empreendedores pretendiam transformar o bairro Jardim Aeroporto em um beco, em um corredor de cortiço, pois destruiriam sua entrada e saída principais, jogando todos na Rodovia Anhangüera, com riscos de acidentes; que todos queriam o aeroporto, mas ninguém desejava que ele funcionasse na porta de sua casa, e que, se o Jardim Aeroporto fosse um bairro nobre, um bairro de ricos, ninguém estaria defendendo incondicionalmente que nele fosse implantado esse equipamento, porque, aos olhos dessas pessoas, só os pobres poderiam perder sua tranquilidade. José Alfredo Pedreschi, representante da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Ribeirão Preto, comentou que esse projeto de manutenção do aeroporto no mesmo local apresentava algumas vantagens, principalmente a possibilidade de promover, com a duplicação de sua área, um maior abastecimento do lençol freático, o que não aconteceria se nessa área fosse implantadas novas residências ou realizadas novas construções. Comentou, também, que, no âmbito do processo movido pelos moradores do bairro Jardim Aeroporto e que tramitava na 2ª Vara da Fazenda Pública - Processo nº 48500/05 –, constava solicitação do Ministério Público para que fossem implementadas as ações do Plano Especial de Zoneamento de Ruído no entorno do Aeroporto Leite Lopes, tal como previa a legislação aeroportuária, e se promovesse a desapropriação, por preço justo, de todas as residências construídas indevidamente nas áreas de exclusão de ruído, ou, caso contrário, se procedesse a interdição e a desativação desse equipamento. Comentou, ainda, que a concepção adequada desse projeto de ampliação previa um deslocamento da pista com vistas à alteração da posição de ruído, o que evitaria a desapropriação de quase todas as residências do Conjunto Habitacional Quintino, do Parque Industrial Avelino Palma e do Jardim Salgado Filho, e que aquelas que ocorreriam – nas zonas de ruído 1 e 2 - seriam feitas a preço justo, ou seja, no valor previsto pela Associação Brasileira de Avaliação. Declarou que essa associação, através de seus técnicos e especialistas, estava à disposição da Promotoria para ajudá-la a realizar uma real avaliação, como determinava a Constituição brasileira, e a promover a realocação dos moradores cadastrados para uma região próxima, ou para a mesma região, diminuindo-se, assim, o trauma social. Declarou, também, que reconhecia a importância da “desconstrução” da Favela da Mata, pois se tratava de 2 mil e 600 pessoas que moravam indevidamente, ou seja, em um lugar impróprio e em casas de latas, sem esgotos, sem água, sem nada, e que estava prevista sua indenização com prestações de 50 reais por mês. Declarou, ainda, que os moradores da região que seriam desapropriados receberiam treinamento para que usufríssem algum privilégio no processo de alocação de mão-de-obra que viesse a ser implementado, e que a ampliação do sítio aeroportuário, ao prever essas desapropriações, daria oportunidade ao município de construir um parque novo, atualizado e com melhores condições para atender às demandas. Declarou, também, que estudara durante vinte anos engenharia estrutural, o que lhe permitiu constatar que o manifestante que o antecederia não levou em conta o nevoeiro existente



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

em Serrana, fenômeno este responsável por grande parte dos acidentes que ocorriam nas estradas. E, ao concluir, declarou que reconhecia a necessidade de se incentivar a geração de empregos, de se construir mais escolas e de se promoverem as condições geradoras de um desenvolvimento sustentável, que trouxesse riqueza para o município e para região, ao contribuir para que ela atendesse sua vocação, que era promover eventos nacionais e internacionais. Evandro Alves da Silva, representante da sub-seção da OAB de Ribeirão Preto, depois de dar os parabéns ao Consema pela realização dessa audiência pública, comentou que nunca vira a cidade tão mobilizada e motivada como nessa oportunidade de discussão da ampliação do Aeroporto Dr. Leite Lopes, que, realmente, se tratava de uma situação importante, porque a decisão a ser tomada em relação a esse equipamento daria lugar, inquestionavelmente, a cobranças no futuro. Comentou, também, que estudara a análise patrocinada pela Associação Ecológica Pau-Brasil, e que, apesar de ele demonstrar discordância em relação a vários aspectos do EIA/RIMA, concluía pedindo sua aprovação, desde que fossem apresentadas algumas complementações, e que, em nome da Ordem dos Advogados do Brasil e com base na análise jurídica que fez desses estudos, também achava que eles deveriam ser aprovados. Comentou que, pelo conhecimento que tinha da Constituição brasileira, entendia que, em nenhum momento, ela determinava fosse paralisado o processo de desenvolvimento econômico, mas, pelo contrário, que se fosse em busca dele, desde que respeitados os direitos ambientais e sociais. Comentou, ainda, que o licenciamento ambiental do Estado de São Paulo era o mais avançado do país, o que decorria do fato de nele se concentrar parcela importante da produção industrial, e que, por ocasião da posse da atual Ministra do Meio Ambiente, ouviu-a dizer que a função do Ministério não era dizer como não fazer, mas, sim, como se deveria fazer, e que era esse caminho que o município de Ribeirão Preto trilhava, para que amanhã as futuras gerações não o cobrassem pelo que deixara de fazer. Comentou, também, que, se o aeroporto permanecesse na situação em que se encontrava, haveria cobranças no futuro, e que era importante se levar em conta os recursos que seriam investidos na realocação com melhores condições para a população que vivia hoje no entorno desse equipamento. Ao concluir ponderou ser necessário se encontrarem mecanismos para promover essas mudanças, e que não adiantava aditar o EIA/RIMA que havia sido elaborado ou elaborar um outro, pois assim se permaneceria rodando em círculo, e que o importante era andar para frente em busca de uma Ribeirão Preto melhor. Antônio Lorenzatto, representante do PPS de Ribeirão Preto, depois de declarar que amava a cidade e todas as pessoas que nela moravam, e que, embora pensasse que nunca se construiria um aeroporto nas proximidades de um bairro populoso, soubera exatamente o contrário, que isso era o que mais acontecia, principalmente porque a massa populacional procurava por essas condições. Comentou, também, que sugerira fosse criada uma comissão – da qual pretendia fazer parte - para gerir o processo de realocação da população, de modo que ela fosse tratada de maneira respeitosa. José Rubens Vieira, representante da Associação de Defesa Comunitária da Cidadania de Ribeirão Preto, comentou que lera matéria divulgada na edição de 18 de dezembro último de um jornal de Ribeirão Preto que informava não terem sido indenizadas ainda as famílias proprietárias da área onde foi construído o Aeroporto Dr. Leite Lopes, em 1961, e que a associação que representava havia-se reunido, no dia 21 de abril último, com o Prefeito do Município, momento em que se iniciou o movimento de internacionalização desse aeroporto, e manifestou sua posição em defesa da cidadania, do ser humano e do direito de propriedade, e que eles se dirigiram também à Câmara Municipal com o propósito de agradecer aos vinte vereadores que aprovaram o requerimento do nobre Vereador Antonio Catela Nova que reconhecia a legitimidade do pedido dessa entidade, que queria o progresso e o desenvolvimento, mas não de



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

forma selvagem, e, sim, de modo que atingisse todas as camadas. Comentou, por último, que apelava para o bom senso de todos e que esse aeroporto internacional fosse implantado em Ribeirão Preto, mas que também fossem respeitados os direitos sociais garantidos pela Constituição. Marcos Antônio Bardela, representante da Associação dos Moradores do Jardim Paraíso de Ribeirão Preto, depois de declarar que nunca assistira uma audiência pública com “tamanho grandeza”, e que, embora a população do município tivesse enfrentado uma série de vicissitudes e estar cansada de sofrer enganação e de ouvir mentiras e promessas não-cumpridas, nunca havia procurado uma saída como essa, comentou que a associação que representava era favorável à ampliação do aeroporto, porque essa obra geraria empregos, e defendia que a população fosse ressarcida de todos os prejuízos que viesse a ter e, também, fosse criada uma comissão composta por vereadores, prefeito e representantes da comunidade, para acompanhar o processo de ampliação desse empreendimento. Marcos Spínola de Castro, representante do Conselho Municipal de Urbanismo de Ribeirão Preto, declarou concordar com grande parte dos pontos de vista manifestados e que a realização dessa audiência se devia a uma determinação legal, pois ouvir a comunidade acerca dos impactos que poderiam causar um empreendimento constituía uma exigência da legislação ambiental, e que as entidades e órgãos que aqui se manifestavam ocupavam um espaço que lhes era constitucionalmente determinado. Comentou, ainda, que o Conselho Municipal de Urbanismo-Comur possuía a mesma posição da Associação Ecológica Pau-Brasil, ou seja, era favorável à ampliação do aeroporto desde que fossem feitos alguns ajustes no EIA/RIMA, de modo a que ele contemplasse algumas questões, entre as quais a zona de ruído, o valor da terra, desapropriação a preço justo e a realocação da população em lugar apropriado para moradias e, ainda, a preservação do aquífero, e que, sem dúvida, concordava com o ponto de vista de que o local adequado para expansão do aeroporto era aquele onde existia um aquífero. Dorival Balbino, representante do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo-CIESP, declarou que o CIESP de Ribeirão Preto possuía 200 associados, os quais geravam cerca de 8 mil empregos diretos, e que não falava em nome de todas as indústrias do município, porque, se todas elas estivessem associadas a esse centro, esse número seria bem maior. Declarou, também, que, além de diretor do Ciesp, possuía uma indústria em Ribeirão Preto, a qual, na semana passada, completara 29 anos, e que as indústrias que se instalavam no município buscavam condições para se desenvolver. Declarou, ainda, que as pessoas e entidades que se manifestavam contrárias à ampliação e à internacionalização desse aeroporto não geravam emprego na cidade, e que, provavelmente, na hora em que a população precisasse de emprego procuraria a iniciativa privada, que se manifestava aqui favorável a esse empreendimento, e não às autoridades, porque estas efetivamente não geravam empregos. Francisco Carlos Júlio Pinghera, representante da Associação Comercial e Industrial Complexo Aeroporto, declarou concordar com os pontos de vista expressos pela representante da Associação de Moradores do Jardim Aeroporto, e que, como representante da associação comercial, lutava pelo desenvolvimento com dignidade, e que o comércio do município sobrevivia graças à sua população. Declarou, também, que todos os passos dados durante o processo de ampliação desse empreendimento seriam acompanhado pela população, que exigirá fossem cumpridas todas as determinações, e que a associação comercial também funcionará como um agente fiscalizador. Sigildes Bacelar Francesconi, representante da Associação dos Moradores do Jardim Piratininga, comentou que, por ter sido procurada por representantes de vários conselhos e entidades, sabia o desespero que a população vivia, e que orientou esses representantes a adotarem a via legal, porque existiam no país três poderes, que tinham que atuar em harmonia. Comentou, ainda, que, embora a legislação ambiental proibisse a ocupação das áreas verdes, no município de Ribeirão essa



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

determinação havia sido desrespeitada, inclusive porque o Poder Executivo não exerceu a devida fiscalização. Comentou, também, que, por outro lado, a população estava sendo consultada, e isso se devia ao cumprimento de uma determinação legal. Pedro Abraão Alem Neto, representante do Sindicato do Comércio Varejista de Ribeirão Preto, declarou que todos os moradores do município deveriam preocupar-se com o seu desenvolvimento e que era favorável à ampliação ou internacionalização do aeroporto, uma vez que esse processo estava sendo acompanhado por pessoas e instituições sérias. Carlos Frederico Marcos, representante do Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares de Ribeirão Preto, fez a leitura do seguinte manifesto: “O Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares de Ribeirão Preto e seus associados hoteleiros abaixo-assinado vêm a público, após análise do projeto de ampliação do Aeroporto Dr. Leite Lopes, declarar seu apoio integral ao projeto e ressaltar os transtornos gerados pelo possível encerramento das atividades desse aeroporto em Ribeirão Preto. Para tanto, solicitamos a aprovação do EIA/RIMA pelo digníssimo Conselho Estadual da Defesa do Meio Ambiente, já que há interesse das classes laboriosas no atendimento às exigências necessárias para a viabilização técnica desta obra. O estudo e o projeto visam adequar a situação para a regularização do atual aeroporto, em atendimento às exigências contidas no Processo nº 3.639/2002, hoje na 10ª Vara Cível de Ribeirão Preto, atualmente distribuído a 2ª Vara da Fazenda Pública de Ribeirão Preto, registrada sobre o nº 4.814/2005, ainda não julgado. O Ministério Público neste referido processo pede que sejam implementadas as ações do Plano Especial de Zoneamento de Ruído do Entorno do Aeroporto Leite Lopes, tal como previsto na legislação aeroportuária, promovendo-se a desapropriação por justo preço, conforme exigido pela Constituição Federal, de todas as residências construídas indevidamente nas áreas de exclusão de ruído ou, no caso contrário, que se proceda à interdição ou desativação do aeroporto. A interdição desse aeroporto afetará o desenvolvimento e a continuidade do parque hoteleiro e gastronômico de Ribeirão Preto, tendo em vista que Ribeirão Preto tem 560 mil habitantes, possui 54 hotéis e Flats com capacidade de 6 mil leitos e 3 mil empregos diretos, potencial 10% inferior que a cidade de Campinas, que tem 1 milhão de habitantes, e que nos coloca hoje como o maior parque, o maior centro de hospitalidade e gastronomia do Interior de São Paulo. Os reflexos negativos da desativação do aeroporto de Ribeirão Preto serão sentidos nessa proporção: o aeroporto movimento, em 2005, cerca de 460 mil passageiros. Considerando que 25% da população de nossa cidade uma vez por ano utiliza os serviços aeroportuários, 138 mil passageiros são moradores desta cidade. A quantidade está superestimada. Conclui-se que 322 mil pessoas são de outras localidades, utilizam, pelo menos, uma diária de hospedagem nos 20 hotéis que tem capacidade de atender a esta clientela. Podemos então levantar os seguintes dados: 20 hotéis possuem 3 mil 250 leitos, 1 mil 900 empregos diretos, e 5 mil 700 empregos indiretos. O volume de 322 mil clientes equivale a uma ocupação de 98,9 dias ou 3,5 meses; a média de ocupação anual desses hotéis é de 50%. Se considerarmos a perda dessa ocupação a média anual cairá para 41,25% o que representa perda média de 25%. Ressaltamos que o nível de equilíbrio operacional de um hotel é de 40% de ocupação anual. Para recuperar essa perda o setor terá que diminuir o preço e a quantidade de mão de obra, inclusive a de salários maiores, 2.900 funcionários, teremos uma redução de 25% o que acarretará uma demissão de 475 empregados diretos e 1 mil 425 indiretos no total de 1 mil 900 vagas perdidas no mercado de trabalho por um ano. Considerando a viabilidade de um aeroporto para a legalização de um novo aeroporto demora mais ou menos cinco anos, com 1 mil 900 vagas, teremos 9 mil 500 empregos que não serão gerados no período e uma possível estagnação nos investimentos no setor hoteleiro, o que é drástico para a cidade de Ribeirão Preto onde grande parte da receita vem dos prestadores de serviços. Concluindo,



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

esperamos consciência e justiça deste conselho”. Cláudio Luiz Kroth, representante do Sindicato das Agências de Viagens e Representações Turísticas de Ribeirão Preto e Região, comentou que a ampliação do aeroporto era importante para o município porque incrementaria o pólo turístico já existente, e que, se o aeroporto não for implantado em Ribeirão Preto, ocorrerá desemprego, porque fecharão as agências de viagem, mas, caso contrário, todo mundo ganhará, como o taxista, o hoteleiro, o dono do posto de gasolina, da locadora de carros e de outros tipos de serviço. Comentou também que, em virtude das divergências existentes, deveria ser constituída uma comissão para discutir essa situação e da qual gostaria de participar. Elizabeth Spinelli de Oliveira, representante da Associação dos Docentes da USP, afirmou que considerava consensual o interesse no progresso de Ribeirão Preto e, conseqüentemente, na instalação de um aeroporto internacional, mas que esse tipo de aeroporto deveria ficar longe dos centros urbanos. Comentou, também, que tal obra não seria importante apenas para Ribeirão Preto, mas para todo o Interior do Estado São Paulo, e que, principalmente por se tratar de um equipamento moderno, deveria respeitar o meio ambiente e o seu centro, o homem, o qual não poderia ser deslocado dessa posição. Comentou, ainda, que, como técnica, entendia que o EIA/RIMA abordava as diferentes questões de modo superficial, não estabelecendo, por exemplo, critérios para indenização dos moradores que seriam desapropriados, o que contribuía para que o custo da obra fosse subestimado, e que, sem dúvida, defendia o progresso do município, mas com sustentação ambiental e defendia também o direito da população à informação e que se deveria conciliar desenvolvimento econômico com proteção social e ambiental. Simone Kandratavicius, representante do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente de Ribeirão Preto, pediu que, se considerando o fato de as gestões do município costumeiramente resistirem às sugestões desse Conselho, os administradores deveriam mudar de postura e discutirem pacificamente com seus membros com vistas ao aprimoramento desse projeto. Ao final ressaltou a necessidade de se estabelecerem critérios para o estudo sobre a questão social, ambiental e econômica, e que, por notar a falta de alguns deles, o Comdema concluiu que o EIA/RIMA estava incompleto e solicitou as devidas complementações. Sany Spinola Aleiro, representante do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra-MST, afirmou o apoio incondicional de sua organização aos moradores do bairro de Ribeirão Verde e à Associação de Moradores do Bairro Jardim Aeroporto, e comentou que o município tinha diversas organizações, que a elite só se organizava quando convinha e que, por isso, essa parcela da sociedade estava representada na audiência. Contestou o fato de a indenização por desapropriação paga aos fazendeiros ser duas vezes maior que aquela paga aos trabalhadores, e que ela, o movimento que integrava, as associações e grande parte da intelectualidade não eram contrários à construção desse aeroporto, mas, sim, ao fortalecimento da cidade aos moldes coloniais. Comentou também que sua organização se prontificava a participar de eventuais manifestações pacíficas. Manuel Eduardo Tavares, representante da Associação Ecológica Pau-Brasil, refutou o argumento de que se igualava a rejeição do EIA/RIMA ao cancelamento do empreendimento, ao lembrar o caso do EIA/RIMA da Petrobrás que, rejeitado numa audiência pública devido a sua inviabilidade ambiental, teve de ser reformulado para encontrar um local adequado. Em seguida, comentou que duvidava de que o número de empregos que seriam gerados pelo empreendimento fosse tão alto como o estipulado pelo EIA/RIMA e fundamentou sua dúvida na experiência de empreendimentos anteriores. Afirmou que a reforma do aeroporto ou o seu fechamento não eram as únicas alternativas possíveis desde que os técnicos verificassem a existência de três áreas no município totalmente seguras para a implantação desse equipamento e que, se fossem considerados os custos com o deslocamento dos moradores e



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

outros gastos omitidos pelo EIA/RIMA, se concluiria ser mais barato comprar um dos terrenos adequados para construir um aeroporto novo e seguro do que executar as modificações que o atual precisava. Ao concluir afirmou que o EIA/RIMA pecou por não ter indicado outras áreas adequadas para o empreendimento e que isso serviria para não ter que resolver uma questão técnica. Ruy Gabriel da Silva, representante da Associação dos Moradores da Vila Hípica, declarou ter ido para a audiência com medo das ameaças feitas em São Paulo por um dos presentes, chamado Maurício, assistente de um Vereador, e isso porque defendeu aquilo que havia pagado com trabalho honesto e reclamou do descaso com que trataram um presidente de associação. Declarou, também, ter sido preso por Maurício num banheiro de hotel, e que, por esse motivo, questionava se um cidadão merecia ser preso por lutar por uma causa e que aceitaria ser algemado durante audiência se estivesse errado, e perguntou se seria justo ameaçar as pessoas por participarem de algum movimento. Declarou, ainda, ao concluir, que não se intimidaria ante tais ameaças e que só pararia de participar de movimentos se o matassem. José Maria Galdino, representante da Associação Cultural Zelinda Barbosa do Município de Guarulhos, relatou que a experiência vivida pelos moradores do entorno do Aeroporto Internacional de Guarulhos se assemelhava à dos residentes nas imediações do Leite Lopes. Declarou que desmentia aqueles que haviam afirmado que a ampliação desse aeroporto geraria empregos, pois havia deixado Guarulhos quando esta cidade deixou de ter um perfil fabril e se tornou uma cidade de serviços, e que, em Ribeirão Preto, como todas as demais cidades, os mais ricos exploravam aqueles que não possuíam riquezas, e que o animava participar de uma audiência sobre empreendimento de outra cidade, pois assim demonstrava sua solidariedade para com o povo pobre. Declarou, também, que defendia os moradores que haviam sido qualificados como invasores por um dos manifestantes dessa audiência, porque invasora era a burguesia, que matou índios e escravizou os negros. Declarou, por fim, nunca ter conhecimento uma empresa ser aberta para gerar empregos, mas, sim, para buscar o lucro, e que, até agora, ninguém havia defendido que o aeroporto vendesse passagem barata para os pobres. Samantha de Miranda Esteves, representante do Centro Estudantil da Faculdade de Biologia-USP/Ribeirão Preto, depois de dar os parabéns a todos os presentes, uma vez que essa audiência era um espaço importante para se discutir assuntos de interesse da cidade, alguns dos quais diziam respeito a fatos que ameaçavam a vida das pessoas simples, que eram trabalhadoras, moradores de bairro e tinham o direito de discutir e ter consciência dos acontecimentos que as atingiriam, comentou que discussões como essa impediam que o governo, que eram os representantes que se elegiam, continuasse tomando decisões de cima para baixo. Comentou, ainda, que falava para todos, porque esse era um espaço de reflexão, e que era estudante de uma universidade pública, que era a USP, e que participava de movimentos que defendiam a educação pública, o que lhe colocava a obrigação de participar desse espaço para defender aquilo que era público também, pois dizia respeito ao direito de todos. Declarou que questionava o ponto de vista do empresário que há pouco alertara para que se ficasse atento às pessoas que se manifestavam contrárias à implantação desse empreendimento, para que se percebesse se elas geravam ou não emprego, e que lhe interessava saber se esse empresário defendia ou não os interesses públicos, os interesses da comunidade, e que ele deveria saber que quem pagava os professores das universidades públicas era a população, pois, pagando impostos, ela pagava aos técnicos e aos professores das universidades para que eles gerassem conhecimento e, com base nesses conhecimentos, se capacitassem para questionar e analisar empreendimentos como esse e que seus pontos de vista tinha de ser por todos reconhecido. Declarou que, realmente, eram inquestionáveis os benefícios que o aeroporto traria para a cidade, pois traria muito dinheiro, muito emprego, mas que, mesmo assim,



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

tinha de se prestar atenção aos custos desse dinheiro e desses empregos, porque a guerra também gerava muito emprego, muito dinheiro, pois, como se viu, a Segunda Guerra Mundial trouxe muitos benefícios para a medicina, mas que, apesar desse importante desenvolvimento, tinha de serem avaliados os custos de tais benefícios para a humanidade. Declarou que questionar o destino dos moradores que seriam deslocados, a forma como seriam indenizados, e se valia à pena se fazer isso, porque as pessoas perderiam suas moradias, passariam a ser tratadas como faveladas pelo governo e depois não receberiam o que lhes era devido e que era seu direito. Comentou se valeria à pena lutar, sim, por uma obra, por um aeroporto muito bem programado e planejado pela própria população, que também tinha interesse em um equipamento dessa natureza, porque ele gerará empregos para os moradores em lugares dignos, e não num lugar onde sempre estarão ameaçados por aviões que podem cair a qualquer momento, estarão ameaçados pela poluição sonora absurda que causa estresse, surdez e deficiência auditiva. João Batista Ferreira, representante do Sindicato da Indústria da Construção Civil, comentou que a construção civil abrigava a mão-de-obra de menor qualificação do País e que ele, há muito tempo, tentava mostrar à sociedade que ela precisava se modernizar o que implicava abrigar uma mão-de-obra com carteira assinada. Comentou, também, que o lado do pobre e o lado do rico existiam desde que o Mundo existia e que todos deveriam unir-se de forma pacífica. Comentou que o Professor Marcelo Pereira de Souza não condenou esse aeroporto, mas, sim, pediu fossem aperfeiçoados os estudos, pedido este que, com certeza, seria acatado, porque esse mesmo professor tornou viável o Ribeirão Verde em cima do aquífero e com 35% de reserva de área verde e provou não ser prejudicial construir-se um conjunto habitacional sobre um esse tipo de recurso, motivo porque acreditava que os técnicos e os engenheiros igualmente comprovariam que esse aeroporto, empregando a tecnologia moderna hoje existente, não causaria prejuízo à população. Comentou, ao finalizar, que se sentia envaidecido ao participar dessa audiência e ver a comunidade lutando e participando. Marcos Vinícius Alves, representante da Associação dos Moradores Salgado Filho, comentou que era uma pessoa atuante, participava sempre das plenárias e reuniões da Câmara Municipal, porque pretendia sempre levar algo melhor para sua associação. Comentou que, desde o início, fora favorável à ampliação desse equipamento, porque, talvez, com seu funcionamento, melhorassem as condições de vida de seu bairro e região, que sempre foram esquecidos. Clodoaldo Marques, representante da Associação de Moradores da Favela da Mata, depois de declarar ser favorável à internacionalização do Aeroporto Leite Lopes, uma vez que sua construção e funcionamento gerariam empregos em Ribeirão Preto, e que tinha a honra de participar dessa audiência pública, porque entendia que sairia dela com uma resposta positiva das autoridades competentes acerca desse processo de internacionalização desse equipamento aeroportuário. Comentou que a maior preocupação das pessoas que moravam no entorno desse equipamento era as desapropriações, principalmente porque elas não percebiam nenhum empenho dos Poder Público, principalmente do Executivo e Legislativo municipal – para implementar uma política habitacional que satisfizesse os anseios e as necessidades das famílias pobres e desfavorecidas que viviam na Favela da Mata. Declarou, ainda, que pretendia sair dessa audiência com clareza sobre o processo de desapropriação, como ele iria ser feito e onde seriam realocadas as famílias. Declarou que esperava ansiosamente por esse tipo de informação porque as famílias que residiam nessa favela já não suportavam o terrorismo que vinha sendo feito. Comentou que esses moradores não poderiam e não deveriam pagar pela negligência e pelo erro do Ministério Público e do Poder Público municipal que há trinta anos sabiam, mas não informaram a esses moradores de que a área que eles estavam ocupando pertencia à Aeronáutica e era uma área de risco que não poderia ser liberada para as



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

imobiliárias explorarem e transformarem em áreas residenciais. Declarou, ainda, ao concluir que pedia encarecidamente às autoridades que tivessem bom senso e analisassem, com muito carinho, a situação dessas famílias, que, por viverem a anos juntas em uma mesma área, possuíam profundos vínculos de amizade e seria desastrosa para muitas delas serem removidas e terem de recomeçar tudo outra vez. Cacique Testetó Siruap, Cacique da Nação Xavantes de Mato Grosso, comentou que pensou que a sociedade branca fosse mais civilizada, mas que, depois do que vira, lhe chamou sua atenção para o fato de os povos indígenas serem chamados de selvagens, porque, ao chegar à audiência, teve educação e respeitou a todos, mas, em contrapartida, não fora alvo do mesmo respeito. Declarou que, como ribeirãopretano, pedia às pessoas que tivessem bom senso e conversassem entre si, e que, do seu ponto de vista, essa ampliação era muito boa. Respondendo à pergunta por que ele não voltava para Ribeirão Preto, pergunta esta formulada por uma pessoa da platéia, ele respondeu: “Porque eu tenho o meu objetivo lá na tribo, eu tenho meu povo, eu tenho minha cultura e tenho minha identidade, e vocês não as têm, e não é à toa que estou dizendo isso”. Concluindo, declarou que, ao chegar, foi manipulado, mas não precisava de ninguém para manipulá-lo, e que as demais pessoas estavam sendo manipuladas e enganadas, mas que não comparecera à audiência para entrar em conflito com qualquer pessoa. Célia Regina Felipe, representante do Conselho Municipal de Moradia Popular de Ribeirão Preto, comentou não ter esse conselho elaborado um parecer técnico, porque entendeu que esses aspectos já haviam sido contemplados pelo parecer elaborado pela Associação Ecológica Pau-Brasil. Declarou que era porta-voz da preocupação desse Conselho, o qual defendia os interesses da população de baixa renda, principalmente no que dizia respeito à moradia e aos equipamentos sociais necessários para o desenvolvimento de sua cidadania, motivo por que esse Conselho elaborou um parecer que fazia uma abordagem sociológica das questões envolvidas com a ampliação desse aeroporto, embora igualmente considerasse relevantes os aspectos técnicos do empreendimento. A seguir fez leitura de parte desse documento que, entre outras coisas, afirmava: “Este conselho entende que há muitas questões de natureza técnica a serem elucidadas, porém a temática social é a que se mostra mais conflitante e menos detalhada até o momento. Entre outras coisas porque não estão definidos os critérios e responsabilidades sobre as desapropriações dos moradores e a remoção dos núcleos de favela do entorno do aeroporto. Esse conselho analisou os documentos apresentados, tanto pela Administração Municipal, através de seu parecer técnico, como pelo EIA/RIMA, e observou a falta de atribuição de responsabilidade acerca da definição do local e do financiamento das realocações. (...) Esse Conselho entende, também, que, no parecer técnico elaborado pela Secretaria de Planejamento e Gestão Ambiental do Município de Ribeirão Preto, há falta de clareza e eram superficiais os dados estatísticos sobre a população moradora em núcleos de favela. Faltavam recursos à Administração Municipal para realizar levantamento dos dados, como era alegado no referido parecer. Esse documento afirmava também que a Prefeitura não dispunha de estrutura para efetuar os levantamentos nas favelas. As medidas preventivas, com o objetivo de evitar ondas de invasão de pessoas em busca dos benefícios destinados ao programa de desfavelamento, deveriam ser discutidas e implementadas. O parecer emitido pela Secretaria de Planejamento e Gestão Ambiental do Município de Ribeirão Preto exemplificava a falta de dados não só sobre a Favela da Mantinha, cujo último levantamento foi feito em 2000, como também acerca da Favela do Jardim Aeroporto, parte localizada em área verde e parte em área particular. Esse parecer também dizia que o programa de desapropriações deverá prever estratégias diferenciadas para tratar dos lotes regulares ocupados pelos proprietários ou pelos locatários e para as áreas invadidas. Mas esse programa não esclarecia qual ou quais as áreas



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

destinadas ao reassentamento da população. E este era um dos principais problemas apontados na análise do EIA/RIMA. Além das questões acima citadas, os vários pareceres emitidos até agora evidenciavam que havia fragilidade nas discussões realizadas, as quais não contaram com uma participação efetiva da população afetada diretamente pelo projeto da ampliação do aeroporto. Nenhum desses pareceres esclarecia quais as ações a serem realizadas para evitar grandes prejuízos sociais, tanto para a população do entorno como para os demais habitantes da cidade. Por esses motivos, esse conselho entendia que, para a aprovação do EIA/RIMA, todas as questões técnicas e sociais levantadas nesse parecer que ora emitidos e nos outros pareceres que forem apresentados deveriam ser devidamente esclarecidas, de modo a se garantirem os direitos sociais determinados pela Constituição brasileira”. Osmar Barra, representante da Associação dos Moradores do Simione, comentou que Deus, além de ter criado o ser humano, os animais e a vegetação, criou também o livre arbítrio, que deveria ser utilizado por todas as pessoas, e que presenciava o seu uso durante essa reunião. Declarou, em seguida, não ser favorável à ampliação do Aeroporto Dr. Leite Lopes, embora não fosse contrário à existência de um aeroporto em Ribeirão Preto, porque, sem dúvida, a cidade precisava desse equipamento, mas lhe parecia só haver duas opções nessa audiência: ou ser contrário ou favorável à sua ampliação no local que já foi escolhido. Declarou questionar o motivo pelo qual não se implantava esse aeroporto próximo do Portal dos Ipês, contribuindo-se, desse modo, para a observância da legislação sobre a preservação dos aquíferos. Declarou, ainda, que existiam vários outros locais no município que eram mais adequados, mas esses sequer foram analisados, e isso talvez ocorresse pela impossibilidade de se exercer o livre arbítrio, ou seja, a escolha. José Humberto de Oliveira, representante da Favela da Leão-Leão, comentou que existia um grande número de desempregados no município de Ribeirão Preto, o que se deveria à saída, nos últimos vinte anos, de um grande número de indústrias que possuíam unidades nesse município, e que viera a essa audiência para defender os interesses da população de Ribeirão Preto e, portanto, os interesses dos seus netos, que estavam crescendo e que amanhã precisariam trabalhar, e que se deveria lutar para criar empregos em Ribeirão Preto. Maurício Marques Balduino, representante da Associação dos Moradores do Bairro Ipiranga, comentou que defendia o progresso de Ribeirão Preto. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em seu próprio nome. Jorge Azevedo Pires manifestou apoio à realização de melhorias no Aeroporto Dr. Leite Lopes, porém sem ampliá-lo, e afirmou que considerava necessária a construção de um aeroporto internacional em Ribeirão Preto, mas que o único modo possível de garantir sua segurança e funcionalidade seria construí-lo fora dos limites urbanos do município. Declarou que entregaria documentos resultantes de estudos e pesquisas ao Consema e perguntou o que teria sido feito da lei que dispunha sobre o plano diretor da cidade. Lênio Severino Garcia declarou ter elaborado parecer técnico sobre o EIA/RIMA e, após ter analisado criticamente esse documento, concluiu que a existência desse aeroporto era técnica, econômica, ambiental e socialmente inviável, o que tornava urgente a construção, enquanto houvesse áreas adequadas dentro do município, de um novo aeroporto cuja futura ampliação fosse viável. Declarou, também, que a comunidade atingida pelo atual aeroporto Leite Lopes desejava que ele fosse realocado, conforme determinação de lei municipal, e alguns interessados no próprio aeroporto reivindicavam que a comunidade existente no seu entorno fosse expulsa, pois só assim se garantiria viabilidade desse empreendimento. Declarou que o EIA/RIMA reverteria o plano de zoneamento do ruído, de modo a atender os critérios exigidos pela legislação da Aeronáutica, e também incluiria o terminal de passageiros com uma planta adequada. José Aníbal Laguna declarou que trouxe uma pesquisa realizada em vários aeroportos internacionais com o objetivo de mostrar que a pista prevista



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

pelo DAESP para o Aeroporto Dr. Leite Lopes era perfeita e que existiam poucas pistas internacionais no Brasil superiores a essas que se pretendia construir. Declarou também que os recursos que se pretendia investir no entorno do aeroporto para auxiliar a qualidade de vida das famílias pobres seriam mais bem empregados do que aqueles investidos nos latifúndios utilizados para o plantio da cana-de-açúcar e que só beneficiavam os milionários. Marcelo do Carmo Souza declarou que residia no Jardim Aeroporto há dez anos, e achava que os empreendedores só pensavam em seu próprio bolso, e não na melhoria das pessoas que moravam no Jardim Aeroporto, no qual algumas pessoas sobreviviam com do comércio que aí haviam instalado. Declarou também que ninguém era cachorro para ser jogado fora de uma hora para outra, mas, sim, seres humanos, que não poderiam ser jogados fora. Ildete Loureiro Nery comentou que se havia apegado muito com sua vizinhança no Jardim Aeroporto e que tinha conhecimento de que muitas famílias que aí residiam não tinham condições de pagar prestações mensais para aquisição da casa própria, mesmo aquelas determinadas pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano-CDHU, que eram baixas, porque essas pessoas não tinham renda sequer para pagar seu consumo de água e luz. Declarou que, por essa razão, propunha que os moradores que já tiverem suas casas novas e continuavam residindo naquelas de propriedade da CDHU cedessem estas últimas para as famílias que seriam realocadas ou essa companhia doassem suas casas para esses moradores. Tereza do Aeroporto declarou que uns moradores do aeroporto não eram contrários à internacionalização do Aeroporto Dr. Leite Lopes porque reconheciam sua importância para o desenvolvimento de Ribeirão Preto, mas queriam, sim, informações, porque a maioria estava mal informada. Marco Aurélio de Souza declarou que considerava esse momento de democracia muito importante para Ribeirão Preto, que o ser humano precisava ter dignidade e que essa dignidade se conseguia através de emprego, que, por sua vez, gerava renda, movimentava a economia e permitia que os filhos fossem criados com dignidade. Declarou que achava muito importante participar da manifestação política feita pelas autoridades políticas e pelos representantes de bairro e que tinha certeza absoluta de que, a partir desse momento, certamente as vidas seriam dignas de salário. Rubel Thomaz fez uma síntese das discussões havidas, enfatizando que existiam problemas sociais e que, por isso, era necessário que todos se expressassem, pois só assim as autoridades poderiam resolver os problemas. Ressaltou, ainda, a importância de se removerem as pessoas com muito carinho e se buscando a melhoria da qualidade de suas vidas e que não se poderia perder o aumento de empregos e de investimentos que viriam com esse empreendimento. Sugeriu, ao final, que se divulgassem internacionalmente a qualificação da mão-de-obra existente no município e o seu clima e, eventualmente, o pacote de subsídios fiscais representados por esse empreendimento. Elenice Moura Varanda comentou que as informações sobre o processo de ampliação desse aeroporto deveriam ser divulgadas, de modo a se evitar que se criasse um terrorismo em torno dele, e lhe parecia que a ampliação do aeroporto era a única opção, porque, se ela não acontecer, um aeroporto internacional seria construído em outro lugar – e não mais seriam gerados nos municípios os postos de trabalho previstos com essa ampliação -, e, com o funcionamento desse novo aeroporto, se desativaria esse que se encontrava em funcionamento em Ribeirão Preto. Comentou, também, que o EIA/RIMA apresentado fazia uma análise muito superficial dessas possibilidades e manifestava uma posição tendenciosa em relação aos outros locais em que esse equipamento poderia ser construído, uma vez que seu objetivo era analisar tão-somente a ampliação do aeroporto, e que, em relação ao argumento favorável a essa opção pelo fato de esse tipo de ocupação do solo contribuir para a recarga do Aquífero Guarani, perguntava se a construção de um parque igualmente não concorreria para essa finalidade, pois um parque, além de contribuir



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

para o lazer da população, aumentaria as áreas verdes da cidade. Comentou, ainda, que, embora o EIA/RIMA tivesse sido encomendado para estudar a ampliação do aeroporto tão-somente, isso não impediria que a população exigisse fosse analisada alternativa de localização mais adequada do ponto de vista social e ambiental. Marcos Valério Sérgio comentou que a Associação da Vila Hípica encomendou a um técnico estudo sobre o zoneamento de ruído, pois o atual previa cerca de 5 mil edificações e, estranhamente, aquele que foi proposto reduzia para 728 moradias, e perguntou se havia sido feito com base nos laudos sobre ruído que o EIA/RIMA traçou as curvas 1 e 2. Osmir Soares comentou que era favorável à ampliação do aeroporto, porque ele incentivaria a geração de postos de trabalho e aumentaria a arrecadação de impostos para o município, mas que pedia esclarecimentos detalhados sobre os critérios que seriam adotados no processo de desapropriação da área. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes dos órgãos públicos. Milton de Souza Leite, representante da Regional da Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano-CDHU de Ribeirão Preto, comentou que era o Governo do Estado que estava tornando viável a ampliação ou internacionalização do aeroporto com vistas ao desenvolvimento de Ribeirão Preto e de toda a região, e que, como funcionário da CDHU – uma empresa que desenvolvia o maior programa habitacional do país e o único que concedia a quem ganhava apenas um salário adquirir sua casa -, reconhecia que a todos os moradores do entorno do aeroporto seria concedido esse benefício, sem se submeter a nenhum sorteio, e que também os empresários mereciam respeito, porque sem eles não havia geração de emprego, mas que temia que, em discussões como essa, se desviasse o foco das questões técnicas, econômicas e sociais para aquelas relacionadas a posições político-partidárias. Ao concluir comentou que colocava à disposição de todos os programas de desfavelamento promovida pelo órgão que representava. Denis Thomas, vinculado ao Ministério Público do Município de Ribeirão Preto, depois de tecer críticas ao Estudo de Impacto Ambiental, que considerava superficial, pois sequer abrangia um projeto de engenharia, comentou que o estudo elaborado sobre a demanda aeroportuária internacional cargueira não fazia referência à origem e ao destino das cargas, e que, portanto, não a quantificava, embora dos resultados obtidos com essa quantificação dependessem a escolha da localização desse empreendimento, principalmente se levando em conta – como foi dito por algumas pessoas – que sua ampliação visava atender à demanda de exportação e importação. Teceu comentários também: 1) sobre a inexistência de dados sobre a área que ficaria permeável com a ampliação do aeroporto, dado esse imprescindível para se saber se efetivamente ocorreria a recarga do Aquífero Guarani; 2) sobre a questão do ruído, que merecia um estudo detalhado, uma vez que haveria uma grande quantidade de vôos noturnos, já que a prioridade desse aeroporto seria o transporte de carga; 3) sobre o fato de não se analisarem, no contexto da desapropriação, questões importantes como lucro cessante dos comerciantes cujas atividades seriam paralisadas em virtude da desapropriação e perda da área pública do Parque Permanente de Exposições. Paulo Fernando de Andrade Giostri, Defensor Público do Estado de São Paulo, comentou que, desde o dia 09 de janeiro de 2006, uma lei complementar havia criado, no Estado de São Paulo, a Defensoria Pública, órgão de defesa da cidadania e das pessoas carentes, e que esse órgão estava à disposição de toda a sociedade. Comentou, também, que, em relação aos problemas decorrentes da internacionalização desse aeroporto, já atuara em causa que defendia os interesses de cinquenta e poucas famílias residentes do bairro Jardim Aeroporto, em cujo contexto fora emitida, há quinze anos atrás, liminar de reintegração de posse. E, depois de oferecer um breve histórico da área em que o aeroporto se localizava e de comentar que a moradia era um direito inalienável e que, portanto, deveria ser defendido, custasse o que custasse, já que esse direito se traduzia na dignidade da pessoa humana, argumentou fosse essa



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

área declarada de uso das pessoas que lá viviam e que não era nem favorável nem contrário à ampliação desse equipamento e que apenas reivindicava fosse elaborado um bem cuidado Estudo de Impacto Ambiental sobre esse processo. José Avelino Franco do Amaral, representante do Conselho Regional de Economia de São Paulo, depois de declarar que o Estado brasileiro não conseguia dar educação nem justiça nem moradia nem tão pouco respeitar o direito de informação das pessoas, comentou que tudo o que se presenciava nessa audiência era decorrência do fato de o DAESP não oferecer à população atingida as informações necessárias. Comentou que, ao vir para essa audiência, esperava defender a ampliação desse aeroporto, porque, como economista, entendia que se deveria modernizar a economia regional, pois não havia mais condições de se conviver com a monocultura da cana-de-açúcar nem tão pouco com a falta de dados a respeito de processos que envolviam a população, que era uma característica do final do século XIX e do início do século XX. Teceu, em seguida, comentários sobre o processo de globalização, que veio para ficar, processo esse que alimentava um acirrado espírito de competição entre os países do Planeta, motivo porque se fazia necessário discuti-lo. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Gilberto Abreu, Vereador do Município de Ribeirão Preto, comentou ser preciso se ponderar sobre a racionalidade e a emotividade diante da situação que se apresentava, pois reconhecia que ela envolvia interesses contraditórios, e que essa reflexão contribuiria para que não fossem reeditados os erros do passado no que concernia à ausência de planejamento no âmbito municipal, principalmente pelo fato de não ter sido ainda aprovado o novo plano diretor municipal, o que deverá acontecer até 10 de outubro próximo. E, depois de ponderar que, na ampliação desse aeroporto, seriam observadas as diretrizes desse novo plano diretor, formulou questões sobre: 1) os instrumentos com base nos quais seriam restringidas as edificações na área do aeroporto, principalmente nas áreas internas aos cones de aproximação e decolagem das aeronaves; 2) a possibilidade de essa ampliação contemplar ou não projetos para adequação de galerias de águas pluviais, rede de água e esgoto da região do aeroporto após a intersecção com a Avenida Tomás Alberto Whately e com as áreas a serem desapropriadas no Jóquei Clube e no Parque Permanente de Exposição, dada a impossibilidade de tais redes e galerias passarem por baixo do aeroporto e precisarem de cotas compatíveis no que dizia respeito à declividade do solo; 3) se seria possível dividir a cidade em duas partes com a intersecção da avenida Tomás Alberto Wately, sem gerar um grave problema urbanístico; 4) se seria ou não construído um túnel e em quanto estava estimado o seu custo. Declarou, ao final, ser preciso que órgão estadual de aeronáutica submetesse o projeto à aprovação do Ministério da Aeronáutica e que houvesse muita discussão e seriedade nesse processo, pois os responsáveis seriam julgado pelas futuras gerações por qualquer erro cometido no momento presente. Fátima Rosa, Vereadora do Município de Ribeirão Preto, comentou que essa audiência constituía um excelente exercício de cidadania para todos os envolvidos, com todos os ônus e bônus que tal exercício propiciava, e que suas dúvidas e questionamentos aumentaram muito diante de tudo que fora apresentado, e que procuraria obter mais informações que lhe permitissem posicionar-se de forma segura, porque, embora considerasse importante a existência de um aeroporto internacional em Ribeirão Preto, era preciso se conhecer a melhor alternativa de localização para sua instalação, ou seja, aquela que acarretasse menores impactos ambientais e sociais, e que, se o Consema adotasse o mesmo rigor demonstrado pelo Secretário-Executivo na condução dessa audiência, com certeza esse Estudo de Impacto Ambiental não seria aprovado sem os devidos aprofundamento que se faziam necessários, especialmente no que dizia respeito ao processo de desapropriação, que vinha gerando, na população, um clima tenso e de desconfiança. Beto Canguçu, Vereador do Município de Ribeirão



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

Preto, declarou que, pela primeira vez, em todo processo de discussão da ampliação desse aeroporto foi possível reunir em um mesmo recinto um grande número de pessoas com opiniões divergentes, e que, para se construir um posicionamento consistente, era necessário sempre ouvir os dois lados e se derrubarem três mitos: o primeiro que dizia respeito ao maniqueísmo, ou seja, à disputa entre o bem e o mal, pois não era correto dizer que quem era contrário à ampliação do aeroporto não queria o desenvolvimento de Ribeirão Preto, e, vice-versa, que quem era favorável a esse projeto almejava tal crescimento; o segundo, que consistia no fato de que, embora nem todos apoiassem a internacionalização desse aeroporto, todos eram unânimes em reconhecer a importância desse equipamento, mesmo divergindo no tocante à sua localização; e o terceiro dizia respeito à consideração desse empreendimento como se fosse uma solução para o desemprego local, uma vez que, em hipótese alguma, ele empregaria os 90 mil desempregados existentes. E, ao concluir, declarou que as autoridades públicas deveriam exigir fossem respondidos todos os questionamentos e apresentadas todas as complementações solicitadas pelo Professor Marcelo Pereira e pelo representante do Ministério Público, antes de se iniciar esse processo de ampliação. Sílvio Martins, presidente da Câmara de Vereadores do Município de Ribeirão Preto, declarou que o DAESP realizou uma audiência pública na Câmara Municipal e deixou à disposição para toda sociedade, por mais de quarenta dias, cópia do EIA/RIMA e de toda documentação referente ao aeroporto, e que entregara à Mesa uma cópia da relação das pessoas que haviam consultado esses estudos e outra de declaração de apoio ao projeto assinada por mais quinze vereadores do Município de Ribeirão Preto. Comentou, também, que era muito oportuno esse projeto de ampliação, porque ele traria para o município recursos proveniente do Governo do Estado da ordem de 100 milhões de reais - cinco vezes o valor do orçamento da cidade - e transferiria a responsabilidade da desapropriação e da indenização dos imóveis localizados nos bairros do entorno do aeroporto para o Governo do Estado. Wilson Luiz Laguna, Secretário de Planejamento e Gestão Ambiental do Município de Ribeirão Preto, comentou que, com relação a alguns questionamentos surgidos durante essa audiência, fora apresentado tão-somente o Estudo de Impacto Ambiental, e não o projeto completo de ampliação, e que solicitava esclarecimentos sobre o total das áreas permeáveis ou impermeáveis que seriam detalhadas no projeto. Declarou, também, que a Prefeitura do Município de Ribeirão Preto, através de uma comissão técnica formada por diversos profissionais – entre os quais, ecólogos, biólogos e engenheiros – e com a participação do Comdema, elaborou um relatório bastante completo, englobando, inclusive, questionamentos e pedidos de complementação dos estudos feitos, os quais deveriam ser respondidos pela equipe técnica responsável pelo EIA/RIMA antes de este estudo ser submetido à aprovação da viabilidade ambiental do empreendimento; que confiava muito na seriedade de instituições como o Ministério Público e a USP e que era preciso aproveitar essa oportunidade para se adotar uma política adequada para o município. Afonso Reis Duarte, Secretário da Fazenda do Município de Ribeirão Preto, comentou que esse município possuía o quadragésimo quarto PIB do país e, no âmbito dos serviços e do comércio, ocupava o vigésimo sexto lugar, e vinha se preparando para constituir-se num centro de excelência em prestação de serviços, promovendo a redução de impostos e a abertura de empresas e adotando uma série de outras medidas que contribuiriam para seu aprimoramento como centro, entre as quais a redução do ISS, a simplificação dos processos de abertura e permanência de empresas em Ribeirão Preto, a digitalização de cadastros, a confecção de mapa digital com informações sócio-econômicas georeferenciadas, e que era nesse contexto que se inseria o processo de ampliação de seu aeroporto. Welton Gasparini, Prefeito do Município de Ribeirão Preto, declarou que, se deixando de lado as questões apaixonadas



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

que prejudicavam o andamento dessa audiência, o saldo era muito positivo, pois muitas opiniões e pontos de vista diferentes haviam sido colocados, e que era preciso deixar de lado as questões políticas e se ater apenas à questão objetiva de se apoiar ou não à ampliação do Aeroporto Internacional de Ribeirão Preto, projeto este que, em sua opinião, seria bastante benéfico para o município. Declarou, também, que quem quis conhecer melhor esse projeto teve à sua disposição, por mais de quarenta dias e em diversos locais, cópias do EIA/RIMA para consulta, fato este amplamente divulgado pela imprensa, e que os erros que esse estudo eventualmente contenha serão devidamente corrigidos e caberia aos membros do Consema observarem se era possível ou não aprimorar esse projeto e se ele era ou não ambientalmente viável. Esclareceu que, embora apoiasse o projeto e tivesse conseguido com o Governo do Estado uma verba de 20 milhões para ampliar o terminal de passageiros, a obra não era de responsabilidade da prefeitura. Comentou, também, que, com relação às desapropriações, era preciso se discutir cada caso, para que ninguém fosse prejudicado e que era impossível resolver-se essa questão com gritos, e que os objetivos dos órgãos municipais era que todos os moradores, sem exceção, tivessem melhores condições de vida, mas, para isso, era preciso unir forças e defender o que era justo. Passou-se à etapa das réplicas. Depois de Ricardo Volpi, Superintendente do DAESP, declarar ter considerado a audiência bastante produtiva e de lembrar que os estudos continuavam à disposição e que todas as questões levantadas seriam avaliadas, Emerson Marçal, representante da equipe técnica que elaborou o EIA/RIMA, esclareceu que, embora fosse coordenador dos estudos sobre esse projeto, eles foram realizados por uma equipe multidisciplinar composta por inúmeros profissionais das mais variadas áreas de atuação, todos com contrato e anotação técnica de responsabilidade, entre os quais se incluía o Eng^o Henrique Melman, vinculado à Escola Politécnica da Universidade de São Paulo e responsável pelos projetos dos aeroportos internacionais construídos em Vitória, Confins, Guarulhos, Santos Dumont e Congonhas. Comentou também que, particularmente, havia trabalhado na elaboração do projeto dos aeroportos de Rio Claro, Jundiaí, Viracopos, Uberaba e Macaé, e que, em relação à superficialidade dos dados contidos nos estudos – qualidade esta atribuída por diversas pessoas às análises neles contidas esses estudos estiveram e continuariam disponíveis para serem analisados, criticados e corrigidos, se fosse necessário, e que todas as sugestões apresentadas e encaminhadas igualmente seriam analisadas por essa equipe responsável por sua elaboração. Declarou também que, em relação às alternativas de localização, não havia sido analisada apenas essa escolhida pelos estudos, mas, também, aquela proposta pelo Professor Marcelo Pereira de Souza na região de Sertãozinho, na qual não foram realizadas sondagens pelo fato de o geólogo da equipe ter observado nele a presença de rochas. Declarou, ainda, que, em relação às críticas feitas pela representante do Comdema, que igualmente alegou que os estudos eram superficiais, solicitava que esse órgão identificasse quais estudos possuíam essa qualidade, e chamava atenção para o fato de esse mesmo órgão, antes de ouvir a equipe técnica que, no dia seguinte, participaria de uma reunião com os membros desse Colegiado – reunião esta que fora anteriormente agendada com a finalidade de esclarecê-los sobre o projeto -, publicou matéria em um jornal local posicionando-se contrariamente à implantação dessa obra. Comentou, também, que a Avenida Tomás Alberto Whately fora bastante analisada – bastava lembrar que mais de dez páginas do EIA/RIMA eram destinadas a essa análise – e ela contornaria o aeroporto, existindo ainda a possibilidade de se construir um túnel. Lembrou que a experiência demonstrava que era, sim, possível elaborar-se um EIA/RIMA baseado em um plano diretor, a exemplo do Aeroporto de Macaé, no Rio de Janeiro, e que alguns detalhamentos mais específicos comporiam o projeto-executivo. Concluiu afirmando que toda a equipe técnica estava à disposição



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

para qualquer tipo de esclarecimento. Marcelo Pereira de Souza, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou que o Estudo de Impacto Ambiental era prévio, e não posterior à construção da obra, e que, portanto, era absurdamente inadmissível prosseguir-se o processo de licenciamento dessa obra sem que algumas questões fossem resolvidas, e que, por essa razão, pedia que algumas complementações fossem apresentadas, e que, igualmente nessa perspectiva, colaboraria oferecendo mais subsídios.. Comentou, também, que considerava alguns aspectos dos estudos superficiais e outros contraditórios, entre outros motivos pela afirmação nele contida de que existiam rochas aflorantes em determinados locais sem que se realizassem sondagens na área, investigação esta imprescindível antes de se dar início às atividades de terraplanagem, que eram necessárias à ampliação do aeroporto e cujos resultados teriam peso nos custos do empreendimento. Declarou, igualmente, que o EIA/RIMA se baseara em um plano diretor com pobreza de informações, o que contribuiu para que não se aprofundassem tais investigações. Depois de declarar que refutava a afirmação de que teria sido responsável por tornar viável o Ribeirão Verde, comentou que a implantação do terminal alfandegário não se vinculava ao processo de ampliação do aeroporto, e que, em relação a esse processo como um todo, insinuavam-se duas opções, quais sejam, ou todas as pessoas terem sido anteriormente iludidos a seu respeito ou estariam sendo iludidas nesse momento. Comentou, ainda, que, em relação à reunião do Comdema que, segundo o coordenador dos estudos, fora anteriormente agendada, o grande número de pessoas que para ela se dirigiram contribuiu para o surgimento de um clima de muita tensão, o que tornou inviável sua realização, e acreditava que nem o Prefeito tomara conhecimento dessa situação, e que era preciso realmente um mínimo de razão e de respeito diante destes fatos. Declarou, também, que, contrariamente ao que havia dito o Engº Emerson Marçal, nunca defendera a localização do aeroporto internacional em Sertãozinho, porque reconhecia que a zona rural era absolutamente inadequada para receber esse tipo de equipamento. Ao concluir comentou que encaminharia ao DAIA uma série de pedidos de complementações do EIA/RIMA, e que, como já afirmara, não rejeitava totalmente esse estudo. Elton Soares de Oliveira, representante do Consema nessa audiência, comentou que acompanhara diversos processos de ampliação de aeroportos no Estado de São Paulo, especialmente o de Cumbica, no Município de Guarulhos, que, se aprovada, promoveria a desapropriação direta de mais de 5 mil famílias moradoras no seu entorno, alcançando, no total, cerca de 20 mil pessoas, além de milhares de outras que sofreriam seus impactos indiretos, como aqueles decorrentes dos ruídos provocados pela decolagem e pouso das aeronaves e das alterações que seriam promovidas no sistema viário. Comentou, igualmente, que, da mesma forma fora planejada e executada a ampliação do Aeroporto de Viracopos, em Campinas, que igualmente promoveria a remoção de milhares de famílias moradoras de seu entorno. Declarou, ainda, que o Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, teria suas garagens ampliadas e poderia passar a receber aviões de maior porte, e que, por sua vez, os aeroportos de Jundiaí, Bauru e Ribeirão Preto eram objeto de ampliações. Declarou que, nas audiências que discutiam esses projetos, eram apresentados os mesmos argumentos, entre os quais a geração de emprego, presumindo-se que a construção e o funcionamento de grandes aeroportos teriam a capacidade de solucionar as graves crises sociais que eclodiam no Brasil e no Mundo, ou seja, como se reformas e ampliações de aeroportos fossem a solução de todos os problemas. Declarou que muito se falara em Ribeirão Preto da criação de um centro de negócios voltado para esse aeroporto internacional, e que, em Guarulhos, inúmeros centros de negócios haviam sido construídos, os quais atualmente agonizavam porque não possuíam qualquer utilidade, já que o grande centro de negócios continuava sendo São Paulo, que era dotada de



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

uma grande e importante infra-estrutura, como espaços para feiras, como o Anhembi, linhas de metrô e outros equipamentos. Declarou que não considera justo desapropriarem-se faixas de domínio público e desalojarem-se famílias para que nessas áreas fossem construídos empreendimentos particulares, principalmente porque as desapropriações só poderiam ser executadas para finalidades públicas. Argumentou que a população do Município de Ribeirão Preto deveria manter-se alerta no tocante às realocações, uma vez que um grande número de famílias seria transferida para “predinhos”, estilo CDHU, com mensalidades em torno de 50 reais, e que, na maioria dos casos, a localização desses imóveis era muito distantes das antigas moradias, contribuindo, assim, para que a maioria das pessoas perdesse seus empregos e passasse a engrossar a fila dos desempregados. Questionou o tipo de carga que seria transportada a partir dos aeroportos internacionais, uma vez que a grande maioria dos produtos a serem exportados o era por navios, e não por aviões, e que as pessoas não poderiam se iludir com a notícia de que esse empreendimento seria a salvação para todos os problemas sociais da cidade de Ribeirão Preto. O Secretário-Executivo, Germano Seara Filho, depois de lembrar que a quem interessasse enviar alguma contribuição para que fosse agregada ao processo, lembrava que tinha cinco (5) dias úteis, a partir da data dessa audiência para fazê-lo, através de correspondência ou protocolando-a na Secretaria Executiva do Consema. Em seguida, declarou que embora a audiência tivesse sido um pouco tumultuada fora bastante proveitosa. Agradeceu, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente, Prof. José Goldemberg, a presença de todos e declarou terem sido cumpridas todas as etapas da audiência pública previstas pela Deliberação Consema 34/2001. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora da Divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.