



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

Ata da Audiência Pública sobre o empreendimento “Ampliação do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos - André Franco Montoro”, de responsabilidade da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, realizada no Município de Guarulhos, em 8 de maio de 2002.

Realizou-se no dia 8 de maio de 2002, às 19:00 horas, no Open Hall Convention Center- Salão Brasil, localizado à Avenida Antônio de Souza, 715, Jardim Santa Francisca – Centro, Município de Guarulhos-SP, a Audiência Pública sobre o empreendimento “Ampliação do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos - André Franco Montoro”, de responsabilidade da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária. Dando início aos trabalhos, o Secretário Executivo do Conselho Estadual do Meio Ambiente, Germano Seara Filho, depois de declarar que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Professor José Goldemberg, saudava e dava as boas-vindas às autoridades presentes e a todos que haviam comparecido, informou que passaria a compor a Mesa Diretora dos Trabalhos, chamando para dela fazer parte o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais da Secretaria do Meio Ambiente, João Fuzaro, e explicando que, tão logo chegasse algum, chamaria também um representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente. Declarou ainda que as audiências públicas, como o nome já diz, são um momento democrático em que a proposta de um determinado projeto é trazida a público para ser conhecida e debatida por todos os interessados. Que, neste caso específico, tratava-se de uma audiência pública sobre o Plano de Trabalho para elaboração do EIA/RIMA da ampliação do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos e que as críticas, sugestões e contribuições recolhidas serviriam de subsídio para que o Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental definisse o Termo de Referência para elaboração do EIA/RIMA do empreendimento pela equipe consultora do projeto. Que, entregue pelo empreendedor aos órgãos de licenciamento o EIA/RIMA, nova audiência seria certamente convocada, depois do que o processo terá continuidade, para que o DAIA apresente ao Consema para ser por ele apreciado parecer técnico sobre a viabilidade do empreendimento. Em seguida, expôs as normas estabelecidas pela Del. 34/2001 para condução de audiências públicas e passou a palavra para o representante do empreendedor, Túlio Galo Espinosa, que ofereceu uma série de informações sobre as características técnicas do projeto e sobre a necessidade de ampliação do Aeroporto Internacional de Guarulhos, para que ele possa atender à demanda solicitada pela RMSP. Ana Cristina Queiroz, coordenadora de Meio Ambiente da Infraero, ofereceu informações tanto a respeito do Plano de Trabalho como da tramitação do processo de licenciamento desse empreendimento na Secretaria do Meio Ambiente. O Secretário Executivo, depois de convidar o conselheiro Carlos Bocuhy para integrar a mesa diretora dos trabalhos como representante do Consema, informou que concederia a palavra ao Prefeito de Guarulhos, Eloi Pietá, que encaminhou a seguinte questão de ordem: que o objeto dessa audiência pública era a solicitação de licença para ampliação do atual complexo aeroportuário e construção do terminal 3 de passageiros e que, como a terceira pista estará ligada intrinsecamente a esse terminal, pois este não teria viabilidade se ela não for implantada, uma vez que ela ampliará a possibilidade de um maior número de aeronaves pousarem, e, como a construção dessa pista implicará a impermeabilização de cerca de 550 mil m² de área e, em decorrência, impactos no conjunto da cidade, no sistema de drenagem municipal e, principalmente, na população, devido à necessidade de desapropriação de milhares de pessoas, propunha que, sem prejuízo do debate de hoje, a Infraero apresentasse o estudo sobre essa terceira pista, agora citada na apresentação inicial do projeto, mas que não constava do Plano de Trabalho disponibilizado para a população, o qual deveria ser



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

entregue, com antecedência, de modo a tornar possível que os técnicos da Prefeitura, os moradores e as entidades da sociedade se pronunciassem em nova audiência sobre ele e seus possíveis impactos, fato este que, com certeza, não provocaria atrasos no processo de licenciamento. O Secretário Executivo assim se pronunciou: que, embora entendesse a grande preocupação manifestada pelo Prefeito de Guarulhos acerca dos impactos que a obra causaria nas áreas de influência direta e indireta do empreendimento e a necessidade de inclusão de dados sobre a terceira pista nos estudos, esclarecia que uma das finalidades das audiências públicas era apontar eventuais carências do projeto, para que o DAIA, analisando-as e julgando-as pertinentes, solicite estudos complementares antes de dar andamento ao processo - aliás, aproveitava a oportunidade para informar que qualquer interessado teria ainda um prazo de cinco (5) dias úteis, a partir da data da realização dessa audiência, para encaminhar, a fim de que também sejam anexadas ao processo, qualquer contribuição que julgar pertinente. Por seu turno, entendia que nova audiência seria convocada na fase de EIA/RIMA, razão por que daria prosseguimento à audiência em curso. Depois de pedir a compreensão do conselheiro Bocuhy, a quem concederia a palavra como membro do Consema durante a audiência e no momento das réplicas, e informar que, não tendo os representantes das entidades ambientalistas cadastradas no Consema apresentado a ata indicando quem faria jus ao tempo especial a que têm direito de acordo com as normas estabelecidas pela Del. Consema 34/2001, se passaria à etapa em que se manifestam os representantes das entidades da sociedade civil, concedeu a palavra a Maria Liduína F. Severo, representante do Sindicato dos Professores de Guarulhos, que teceu as seguintes considerações: que o Sindicato dos Professores era contrário à implantação da terceira pista por considerar os efeitos danosos que o Aeroporto de Guarulhos já causava à população, como os graves problemas de surdez verificados em moradores do Jardim Presidente Dutra, as péssimas condições acústicas das escolas públicas do Município e os prejuízos ambientais no lençol freático, e também por não possuir nenhuma perspectiva otimista em relação às ações da Infraero, uma vez que o aeroporto existia há dezessete anos e nada havia feito para reparar os impactos ambientais que provocou na cidade, razão por que não deveria a população se iludir com promessas de empregos, pois o principal objetivo dessa empresa era aumentar seu lucro. Nesse momento da audiência, ocorreu um tumulto liderado por políticos, ambientalistas e outros que, movimentando-se aos gritos em direção à Mesa, solicitavam que o representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, Carlos Bocuhy, fizesse uso da palavra, tendo o Secretário Executivo se manifestado nos seguintes termos: “obviamente que se veio aqui para ouvir todas as pessoas que desejavam manifestar-se de forma democrática, inclusive o conselheiro Bocuhy, mas que existia uma regra estipulada, não por ele, Secretário Executivo, mas pelo próprio Consema sobre o modo como as audiências públicas deveriam ser conduzidas para que fosse alcançado seu objetivo, que era ouvir todos e registrar suas contribuições ou sugestões ao processo de licenciamento; que havia enunciado as principais regras de sua condução, estabelecidas pela Deliberação Consema 34/2001, ao oferecer informações sobre cada uma das etapas que as compunham, quais os segmentos que se pronunciavam em cada uma delas, ou seja, quem falava em primeiro lugar, em segundo e em terceiro lugar etc., o tempo destinado aos participantes de cada uma das etapas, entre as quais aquela destinada ao representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, o qual, para fazer jus a esse tempo, deveria cumprir o que determinava o parágrafo 5º do Artigo 10 dessa deliberação: “Quando da convocação das Audiências Públicas, as entidades ambientalistas cadastradas no Consema reunir-se-ão para deliberar sobre a indicação de representante(s), com vistas a cumprir o procedimento preconizado na 3ª parte desse artigo. As



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

entidades ambientalistas deverão, através de ata assinada por todos os participantes da reunião, indicar com antecedência seu(s) representante(s) ao Secretário Executivo do Consema”; que iria negociar, pois não era uma pessoa intransigente, aliás, nunca fora, embora admitisse que as regras precisavam ser cumpridas, não sendo de seu agrado rompê-las, porque, inevitavelmente, ocorriam perdas se isso acontecesse, pois, se se concordava em ferir a norma para atender o interesse de alguém, se era obrigado a igualmente feri-la para atender o interesse de outro e, levado à risca esse procedimento, teria lugar a anarquia, sistema que nunca havia funcionado em nenhum lugar do mundo, o que não acontecia com a democracia, com cuja implementação os objetivos eram alcançados, desde que se cumprissem as regras estabelecidas; que, como percebia que a maioria das pessoas presentes manifestava-se favorável a que fosse dada a palavra ao conselheiro Carlos Bocuhy como representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, o que não seria possível se fosse observada a regra específica a esse procedimento, dobrava-se à vontade do plenário e lhe concederia à palavra por trinta minutos, o que não faria numa outra ocasião, pois sempre se posicionaria como acabava de fazê-lo, se novamente uma situação como essa voltasse a ocorrer”. O conselheiro Carlos Bocuhy teceu os seguintes comentários: que, durante os seis anos em que exercia a função de membro do Consema, nunca fora exigida a apresentação da ata da reunião em que foi feita a indicação para que ele ou outro representante do Coletivo fizesse jus ao direito de manifestação durante as audiências públicas, tendo sempre, na verdade, apresentado um ofício do Coletivo, mas que se empenharia para que isso não mais acontecesse; que dividiria seu tempo, conforme solicitação do Coletivo, com o senhor Elton Soares de Oliveira, representante do Espaço Cultural Florestan Fernandes, que expôs os seguintes pontos de vista: que, embora as casas de seu bairro não viessem a ser afetadas diretamente com as desapropriações que ocorreriam em função da ampliação do aeroporto, os moradores desse bairro sofreriam diversos impactos negativos, entre eles um incremento do ruído e a desvalorização de suas residências, o que poderia ser ignorado se a terceira pista fosse realmente fundamental para o Município de Guarulhos e para o Brasil; que discordava dos dados apresentados pela Prefeitura de Guarulhos de que seriam desapropriadas 3 mil e 800 famílias, uma vez que um levantamento atual apontava para mais de 10 mil famílias, motivo pelo qual sugeria que a Infraero ou a Prefeitura divulgassem um mapa com a localização das residências que seriam afetadas; que outro sério problema seria os impactos que essa obra provocaria no Rio Baquirivu, que seria alargado, o que geraria novas desapropriações nos bairros vizinhos a ele; que não houve uma correta divulgação da audiência, e considerava pequeno o local escolhido para sua realização; que, com a previsão da duplicação do número de vôos, aumentariam também a poluição, os ruídos e a possibilidade de algum avião cair sobre as casas, reforçando o sentimento de pânico que grande parte da população vinha sofrendo há dezessete anos, desde a instalação do Aeroporto de Cumbica; que recordava que, embora houvesse sido elaborado EIA/RIMA para a instalação do aeroporto, as medidas de mitigação e compensação nunca haviam sido cumpridas, motivo porque duvidava que as promessas ora feitas se concretizassem, entre as quais o pagamento de impostos ao Município de Guarulhos, apesar de haver arrecadado entre 1999 a 2001 1 bilhão e 470 milhões reais, pois sua dívida com o Município chegava a 110 milhões; que, assim como a Companhia Vale do Rio Doce, a Infraero também seria privatizada, pois a política do Governo Federal era entregar as empresas nacionais, principalmente as lucrativas, e que, por trás disso tudo, havia a proposta de preparar a cidade para a implantação da Área de Livre Comércio das Américas - ALCA, um projeto do Governo dos Estados Unidos para facilitar o transporte de seus produtos excedentes para serem consumidos por países em desenvolvimento como o Brasil, e que este



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

mecanismo só beneficiaria os Estados Unidos, gerando desemprego e mais crise no Brasil, e que esse aeroporto seria uma porta de entrada para a ALCA; e que sugeria se estabelecesse uma comissão tripartite, envolvendo a Infraero, o Governo do Estado e a Prefeitura, para avaliar os aspectos positivos e negativos e, depois, fosse realizado um plebiscito na cidade de Guarulhos, para ouvir a opinião da população antes de aceitar esta obra e de negociar as desapropriações com a Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano - CDHU. Carlos Bocuhy fez os seguintes comentários: que elogiava a posição democrática do Secretário Executivo do Consema em ceder a palavra aos representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas neste momento, apesar de regimentalmente ele poder impedir que se manifestassem; que alertava aos técnicos da Infraero que a cidade de Guarulhos estava inserida na RMSP, região tão saturada do ponto de vista ambiental a ponto de tornar inviável a instalação de novos empreendimentos de qualquer natureza, uma vez que estes não poderiam mais ser analisados isoladamente, pois os impactos que ela vinha sofrendo em decorrência de seu desenvolvimento com a instalação de importantes obras como o Rodoanel, a ampliação do Porto de Santos e dos pólos industriais do ABC e de Cubatão, tornava necessário que a Infraero incluísse nos estudos a serem realizados a análise da capacidade de suporte ambiental dessa região; que, além desses aspectos, preocupava-se com as seguintes questões: se a Infraero dispunha dos dados levantados por uma fonte internacional, segundo os quais quando uma aeronave pousava ou decolava gerava emissões equivalentes a 6 mil e 700 veículos transitando a 60 km/h num trecho de 1 km; com o aspecto da drenagem, em virtude de a ampliação proposta por essa empresa vir a ocupar uma área de várzea; e com a necessidade de a empresa estabelecer um ágil canal de comunicação com a população e de implementar uma gestão participativa, com o objetivo de que os problemas com a sociedade sejam resolvidos democraticamente. Declarou o Secretário Executivo que seria dada continuidade à etapa em que se manifestam os representantes das entidades da sociedade civil. Horácio Pedro Peralta, representante do Colegiado da APA do Tietê, fez as seguintes observações: que convidava a todos a refletirem sobre o aspecto jurídico embutido nas declarações feitas pelo Prefeito do Município de Guarulhos, Eloi Pietá, com relação à construção de uma terceira pista sobre a qual não havia referência no Relatório Ambiental Preliminar - RAP apresentado à SMA, o que evidenciava os vícios característicos dos estudos ambientais, aquele que dizia respeito aos procedimentos, chamado vício material, e o vício formal, evidenciado pela ausência de dados, no Plano de Trabalho que ora se discutia, sobre a terceira pista, ausência esta suficiente para invalidar essa audiência pública, o que o leva a convidar os membros da Mesa a se pronunciarem, de acordo com o regimento, a respeito da realização de uma nova audiência pública para discutir um novo Plano de Trabalho do qual constasse dados e que a falta destes constituía uma violência contra a comunidade; que, com vistas a que fosse divulgados dados que diziam respeito à situação de inúmeros moradores, solicitava a Infraero fossem realizadas reuniões públicas setoriais, das quais deveriam participar os representantes das entidades da sociedade civil, como do IAB, CREA, OAB, Associação de Engenharia, inclusive do Comdema, autoridade ambiental máxima do Município, com o objetivo de conhecer a opinião da população e da cidade, principalmente porque este projeto não teria impacto apenas local, mas também nacional; e que, por fim, exortava os membros da Mesa para que cumprissem o que determinava a Resolução SMA 44/94, que dispunha sobre a Avaliação Ambiental Estratégica. Depois de o Secretário Executivo esclarecer que o fato de o Plano de Trabalho estar incompleto não invalidaria a audiência pública, pois um dos seus objetivos era obter subsídios que completassem aquilo que, eventualmente, estivesse faltando, mas que, como não era jurista, encaminharia essa questão à instância da SMA com competência para resolvê-la, cujo



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

parecer, se efetivamente reconhecesse esse fato suficiente para invalidar a audiência, levaria a se convocar uma outra. Manifestou-se Mário Yoshinaga, representante do Núcleo de Estudos Urbanos de Guarulhos, nos seguintes termos: que consultou o Plano de Trabalho, mas se surpreendeu com o fato de ter sido, às vésperas da audiência, o sexto cidadão a consultá-lo, o que demonstrava encontrar-se muito enfraquecida a participação popular e que, ao consultar esse documento, considerou-o bastante pobre, por exemplo, pela ausência de dados a respeito do sistema viário de Guarulhos; que concordava com as colocações feitas pelo Prefeito e pelo advogado Horácio Peralta a respeito da validade dessa audiência. Miron Rodrigues da Cunha, representante da Comissão de Defesa da Espécie e do Meio Ambiente de Guarulhos, teceu os seguintes comentários: que endossava os pontos de vista do advogado Horácio Peralta sobre vício formal do documento que se discutia, motivo por que solicitava o encerramento dessa audiência, por não possuir legalidade. O Secretário Executivo ofereceu os seguintes esclarecimentos: que a própria SMA discutia a eficácia das chamadas audiências preliminares, solicitadas geralmente pelo Ministério Público, pelos Poderes Executivo e Legislativo e pelas entidades ambientalistas, pelos seguintes motivos: primeiro, porque elas ocorriam numa fase em que o DAIA sequer havia elaborado o Termo de Referência para elaboração do EIA/RIMA, o que levava a que sua realização desse lugar freqüentemente a posicionamentos sobre a carência de informações dos documentos que subsidiavam, embora ela se constituísse em mais uma oportunidade para se ouvir a comunidade e obter contribuições que enriquecessem o Termo de Referência; segundo, porque a obediência dos prazos necessários à sua realização estendia o período do licenciamento, e a Secretaria passava a ser culpada pela demora em conceder as licenças necessárias para a instalação e o funcionamento dos empreendimentos. Marcelo José Chueiri, representante da Agência de Desenvolvimento de Guarulhos – Agende, observou que a entidade que representava se posicionava favoravelmente à ampliação do aeroporto, uma vez que ela contribuiria para o desenvolvimento da cidade com a geração de cerca de 20 mil empregos, e que o fato de o aeroporto interceptar grande parte da cidade exigia que se viabilizassem os acessos à obra, e que não se poderia deixar de lado a melhoria dos transportes de massa, não se perdendo, desse modo, a oportunidade de que a ampliação do aeroporto constituir a possibilidade de se melhorar a qualidade de vida do cidadão. Meire Pizelli, Presidente da Comissão de Interesses Difusos e Coletivos da OAB do Brasil, teceu os seguintes comentários: que reiterava o posicionamento do advogado Horácio Peralta em relação à terceira pista, uma vez que, em pleno século XXI, não se poderia aceitar que, na RMSP, a implantação de um empreendimento de grande porte fosse feita à base de improviso, mas que se orientasse por um planejamento estratégico, cujo objetivo fosse reduzir os impactos sociais e ambientais; que, com base nesses pontos de vista, sugeria que a Infraero revisse a alternativa locacional proposta, de modo a não serem provocados os impactos sociais como também os ambientais, uma vez que estes últimos seriam provocados pelas condições climáticas e topográficas da área, o que a tornava inadequada para a instalação da terceira pista, sendo apropriada sua construção numa área de planalto e próxima de rodovias que tornasse pouco problemático o acesso à capital do Estado; que sugeria que fossem os vôos domésticos transferidos do Aeroporto de Congonhas para o de Cumbica; que, em decorrência da execução de obras do Rodoanel e dessa terceira pista na região, o que contribuiria para aumentar sua impermeabilização, alguns cuidados, além da construção dos piscinões previstos, deveriam ser adotados com o Córrego Baquirivu, de modo a se evitar o agravamento das enchentes na região. Ozani Martiniano de Souza, representante do Conselho Municipal de Educação de Guarulhos, posicionou-se contrariamente à construção da terceira pista. Ellade Imparato, representante da Consultoria Jurídica do Município de Guarulhos,



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

comentou ter-se chocado com a informação de que a Infraero não havia recolhido os impostos para a Prefeitura de Guarulhos, nem aqueles relativos aos estacionamentos explorados nem ao ISS nem ao IPTU, recursos estes que poderiam ser utilizadas em projetos habitacionais e que essa empresa deveria esclarecer como viabilizaria os canais para que a população local tivesse acesso às informações sobre os empregos prometidos com a implementação da obra. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Luiza Cordeiro, Vereadora pelo Município de Guarulhos, expôs os seguintes pontos de vista: que a Câmara de Guarulhos, como toda a população, não tinha noção do real dimensionamento das áreas afetadas pela ampliação do aeroporto, e que este fato vinha causando grande angústia às pessoas que poderiam ter suas casas desapropriadas, pois não poderiam mobilizar-se em relação ao valor da indenização; que se preocupava com o fato de que essa audiência, para discussão da ampliação, se baseava em um documento do qual não constavam dados sobre a terceira pista, obra esta sem a qual não haveria ampliação nem tornaria necessária a construção de um novo terminal de passageiros; que tinha dúvidas com relação à capacidade do incinerador, que funcionava há mais de quinze anos, como igualmente em relação à emissão de dioxinas e ao fato de esses poluentes, segundo dados divulgados, só queimarem a uma temperatura superior a 1000 graus, embora esse equipamento venha operando numa temperatura entre 800 a 900 graus. Edson Antonio Albertão, Vereador do Município de Guarulhos, teceu as seguintes considerações: que esse projeto de ampliação vinha sendo pouco divulgado pela Infraero, o que gerava muitas dúvidas, angústias e incertezas na população, pois aqueles que sofreram e sofriam com o funcionamento do aeroporto certamente pretendiam obter respostas precisas da Infraero com relação às desapropriações, ao aumento da emissão de poluentes, aos ruídos provocados pelas aeronaves e ao tráfego de veículos durante a execução da obra, o que tornaria seu trânsito extremamente obstruído; que a impressão que se tinha era que a cidade fora construída em função do aeroporto, e não o contrário, e que essa mentalidade tinha de ser revertida com a divulgação de um projeto que contemplasse as necessidades da população, não se restringindo apenas às promessas de emprego, mas sim ao estabelecimento de políticas de moradia digna e à preservação de condições para uma qualidade de vida saudável. Pascoal Tomeu, Deputado Estadual, comentou que, quando foi Prefeito de Guarulhos, ocorreu a queda de um avião sobre algumas casas e que, embora tivesse sido acusado de não ter adotado nenhuma medida, entregou uma nova casa a cada uma das famílias afetadas, tendo sido o primeiro Prefeito do Município a mover uma ação contra a Infraero, cobrando os impostos devidos à Prefeitura, e que também agora se colocava ao lado da população e lutaria para que ninguém fosse lesado no processo de desapropriação, pois não tinha dúvida de que o Governo Federal passaria por cima de todos para construir essa terceira pista. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes Poder Executivo. Roberto dos Santos Moreno, Secretário de Economia e Planejamento do Município de Guarulhos, depois de oferecer um breve histórico sobre a longa convivência da população do Município de Guarulhos com o Aeroporto, pois em 1940 suas obras foram iniciadas, já constando esse equipamento do plano de expansão da RMSP elaborado em 1967 e tendo igualmente contribuído para a execução de um Plano Diretor em 1971, cuja vigência se estendia até hoje embora se encontrasse defasado, uma vez que a população do Município, que àquela época era 200 mil habitantes, houvesse crescido, girando hoje em torno de 1 milhão e 100 mil habitantes, ofereceu uma série de informações sobre a história do aeroporto, cujas duas pistas praticamente cortavam o Município de leste a oeste e cuja ampliação, com a construção de uma terceira pista, levaria a que cortasse seu território também no sentido norte, aspecto este cuja análise, inquestionavelmente, deveria constar do EIA/RIMA, pois, embora fosse indutora do crescimento



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

econômico do Município, a ampliação do aeroporto constituiria ao mesmo tempo um grande obstáculo para a ligação entre as regiões leste e oeste e norte e sul; que existia, na Prefeitura, um grupo de trabalho criado com a finalidade de analisar essa obra, o qual reconhecia que a contrapartida de sua execução deveria ser a adoção de medidas compensatórias na área social e o equacionamento dos problemas relativos ao ruído e ao aumento de tráfego; que o Plano de Trabalho apresentado estava defasado devido à publicação de um decreto, pelo Governador, em relação à essa obra e que sugeria fossem consideradas as disposições do Estatuto da Cidade sobre estudo de impacto de vizinhança, e que, além disso, essa ampliação se vinculasse ao Plano Diretor, que se encontrava em fase inicial de discussão, pois, desse modo, essa ampliação seria uma ocasião ímpar na história da cidade para que o aeroporto se transformasse em um grande indutor de crescimento e numa solução dos problemas gerados com esse crescimento; que, respondendo à questão formulada pelo Senhor Elton, informava que a informação sobre o número de famílias a serem desapropriadas baseou-se em fotos aérea da região, datadas de 2000, com base nas quais e nos dados fornecidos pelo IBGE, se fez uma essa estimativa. Delmar Mattes, Secretário Adjunto de Obras do Município de Guarulhos, fez as seguintes colocações: que ficou demonstrada a necessidade de a sociedade de Guarulhos aprofundar o debate em relação a essa obra, em relação à qual, embora existissem posicionamentos bastante divergentes, havia algo em comum, que era a enorme desconfiança de todos com relação ao EIA/RIMA do empreendimento e se as medidas compensatórias e mitigadoras prometidas seriam devidamente cumpridas pelo empreendedor, o que tornava fundamental o acompanhamento de todas as etapas do processo; que havia recebido cópia da Deliberação Consema 34/2001, da qual constavam as novas normas para solicitação, convocação e condução das audiências públicas, cujo Artigo 11 dizia o seguinte: “O empreendedor deverá no Município que se realizar a audiência pública colocar o Estudo Ambiental, Plano ou o Programa, em local de acesso público, à disposição de todos os interessados, durante o período mínimo de quinze dias anteriores a realização da audiência”, disposição esta que não havia sido cumprida, pois o Plano de Trabalho apresentado não foi o mesmo que ficou exposto para consulta popular; que, diante dessa questão, propunha que fosse realizada uma audiência sobre o novo Plano de Trabalho, para que não houvesse nenhuma desconfiança a respeito do seu conteúdo e sobre a real abrangência do projeto. Eulália Portela, Secretária Adjunta de Planejamento de Guarulhos, observou que, pelo fato de o Governo Municipal está formulando uma metodologia específica para elaboração do Plano Diretor, este era um momento oportuno para se promover uma discussão aprofundada sobre o futuro do Município com a participação da comunidade, do qual deveria constar a ampliação do aeroporto, e que, por constituir esse equipamento um bem público, sua gestão deveria ser mais democrática e, portanto, mais transparente; e que sugeria que o Termo de Referência contemplasse os impactos que essa obra causaria na rede aeroportuária paulista. Valter Medeiros Dantas, Secretário de Meio Ambiente do Município de Guarulhos, teceu os seguintes comentários: que lhe causou estranheza a ausência no Plano de Trabalho de dados sobre a terceira pista a respeito dos aspectos físicos, bióticos e antrópicos das áreas de influência direta e indireta, e sobre o monitoramento da qualidade do ar, uma vez que o combustível utilizado pelas aeronaves era um dos precursores da formação do ozônio cuja grande concentração afetava a saúde pública, além de poder atingir Municípios vizinhos; que havia necessidade também de o Plano de Trabalho propor o monitoramento do Aquífero Baquirivu, cuja utilização indevida pelos usuários do aeroporto, de cerca de 1.850 m³/dia, começou desde que a Infraero se instalou neste Município, tendendo este consumo a aumentar, comprometendo mais e mais as reservas destinadas ao abastecimento público. Paulo de Tarso Carvalhaes, Secretário de



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

Habitação do Município de Guarulhos, fez as seguintes observações: que o primeiro impacto dessa ampliação ocorreria no âmbito social e referia-se às desapropriações de milhares de moradores e que, com o objetivo de minimizar esse impacto, a Prefeitura estava desenvolvendo com a Infraero e com os outros órgãos públicos mecanismos de compensação efetiva, principalmente no que dizia respeito à moradia, garantindo que a confiança demonstrada pela população fosse respeitada a qualquer custo, ou seja, com indenizações a preços justos, com a implementação de um plano urbanístico no Município que contemplasse sua sustentabilidade ambiental, além de outras compensações ambientais e sociais. Passou-se à etapa das réplicas. Dener Veronese, Gerente de Meio Ambiente da Infraero-Sede, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que o objetivo dessa audiência era discutir o Termo de Referência para a elaboração do EIA/RIMA, e que, embora considerasse extremamente saudável a discussão, pois, embora algumas questões colocadas não pudessem ser respondidas nessa ocasião, constituíam importantes indicativos dos anseios da população de Guarulhos em relação ao empreendimento; que, quando a Infraero protocolou o Termo de Referência na SMA, não existiam ainda entendimentos entre a Infraero e o Governo Estadual para se delimitar a área a ser desapropriada para construção da terceira pista, mas que, com a assinatura do decreto sobre a desapropriação em janeiro último, contatou-se a SMA e foi entregue a esse órgão os documentos com dados sobre a construção da terceira pista de pouso e decolagem; que o Termo de Referência constituía apenas um ponto de partida para que sejam iniciados os estudos dentro de um escopo previamente aprovado pela Secretaria, ou seja, para que sejam iniciadas as análises que constituirão o EIA/RIMA, o qual contemplará todos os impactos resultantes da construção dessa terceira pista, isto é, aqueles ligados a drenagem, a ruídos e a poluição do ar; que, respondendo à questão colocada pelo conselheiro Carlos Bocuhy sobre a poluição do ar relacionada a operação das aeronaves no solo, informava ser ela absolutamente insignificante, conforme todos os estudos mundiais elaborados a esse respeito, e que no Brasil esse aspecto foi analisado por pesquisadores da USP e da UFRJ, tendo-se chegado à conclusão de que as concentrações de poluentes aconteciam a uma altitude acima de 10 km, não ocorrendo em nível do solo; que o EIA/RIMA contemplaria todos os aspectos envolvidos com a ampliação do complexo aeroportuário, quais sejam, o terminal de passageiro, a terceira pista e as obras complementares e as pendências relacionadas com o EIA/RIMA elaborado em 1992, que seriam novamente analisadas; que o passivo ambiental não era de responsabilidade única da Infraero, pois dizia respeito aos vários atores, como o Município e o Estado, que naquela ocasião eram co-responsáveis pelo conjunto de ações realizadas; que, com relação às desapropriações, a Infraero iniciou o cadastramento da população que, somente depois que concluísse, apresentaria os elementos necessários para se afirmar o número correto de moradores que seriam desapropriados, e que a Infraero assumia publicamente o compromisso de zelar pela qualidade ambiental de seus empreendimentos. Carlos Bocuhy, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, teceu os seguintes comentários: que se espantara com a informação oferecida pelo empreendedor de que o combustível de avião queimado em turbinas não gerava poluição no nível do solo, e que procuraria obter informações sobre essa questão com especialistas nessa área; que, em relação à terceira pista sobre a qual o Plano de Trabalho não continha nenhum elemento, essa audiência pública simplesmente não aconteceu; que, juntamente com militantes ambientalistas da região, havia feito uma visita de reconhecimento na área que seria diretamente afetada com as desapropriações e podia testemunhar que se tratava de uma verdadeira cidade, pois sua população era de 10 mil famílias, razão por que as desapropriações deveriam ser tratadas de forma bastante criteriosa e absolutamente formal do ponto de vista de licenciamento ambiental; que



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

existiam duas possibilidades, ou a Infraero apresentava um novo Plano de Trabalho abordando a construção da terceira pista ou se realizaria uma nova audiência, pois, em virtude da ausência de dados a respeito dessa pista no documento apresentado, essa audiência poderia ser legalmente anulada; que a Infraero era uma empresa de transporte prestadora de serviços públicos em vários aeroportos e que, por este motivo, sugeria que ela promovesse uma ampla discussão sobre o plano aeroportuário para o Brasil, inclusive seu aspecto estratégico em relação aos vôos internacionais partindo de São Paulo; que o Coletivo das Entidades Ambientistas do Estado de São Paulo era hoje um movimento extremamente articulado, com amplo respaldo jurídico, e que havia-se reunido e aprovado uma moção de apoio à comunidade de Guarulhos, e se comprometendo a acompanhar, de modo bastante criterioso, todas as fases de licenciamento desse empreendimento. O Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, depois de informar que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas, esclareceu mais duma vez que, se alguém eventualmente tivesse ainda alguma contribuição a oferecer, teria o prazo de cinco (5) dias úteis, a partir da data de realização desta audiência, para enviá-la à Secretaria Executiva do Consema através de carta registrada ou protocolando-a diretamente nesse setor, e que essa contribuição seria enviada ao DAIA e anexada ao processo para ser analisada. 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, lavei e assino a presente ata.

PS-ARP