



Ata da Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento “Ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos”, de responsabilidade da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária-Infraero, realizada na cidade de Campinas, em 19 de fevereiro de 2009.

Realizou-se, no dia 19 de fevereiro de 2009, às 17 horas, na Câmara Municipal de Campinas, Av. Roberto Mange, 66.- Campinas-SP, a audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente-EIA/RIMA do empreendimento “Ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos”, de responsabilidade da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária-Infraero. (Proc. SMA 13.784/2000). Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, declarou que, em nome do Secretário de Estado de Meio Ambiente e Presidente do Consema, Francisco Graziano Neto, saudava e dava as boas vindas aos representantes do Poder Legislativo – nas pessoas do Excelentíssimo Senhor Aurélio Cláudio, Presidente da Câmara Municipal de Campinas –, do Poder Executivo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Antonio Carlos Pinheiro, Vice-Prefeito do Município de Indaiatuba, Sival Roberto Bonvignon, Secretário Municipal de Comércio, Indústria, Serviços e Turismo de Campinas, Alair Roberto Godoy, Secretário Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano de Campinas, Romeu Santini, Secretário Municipal de Cooperação Internacional de Campinas; Paulo Sérgio Garcia de Oliveira, Secretário Municipal de Meio Ambiente de Campinas; Sebastião Moreira Arcanjo, Secretário Municipal de Trabalho e Renda de Campinas; Francisco de Lagos Viana Chagas, Coordenador de Comunicação do Gabinete do Prefeito; Paulo Gomes Ferreira Filho, Procurador da República do Ministério Público Federal –, dos órgãos públicos – nas pessoas dos Ilustríssimos Senhores Cláudio Figueiredo Salviano, Superintendente de Viracopos; Mayla Porto, Presidente do Comdema-Conselho Municipal de Meio Ambiente de Campinas; Capitão Marcos Aurélio, Comandante da IV de Polícia Ambiental –, das organizações da sociedade civil e das entidades ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente-EIA/RIMA do empreendimento “Ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos”, de responsabilidade Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária-Infraero. 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 estas 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 do Consema esclareceu que seu papel nas audiências públicas era completamente isento, pois sua função era tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra e garantir que aqueles que têm alguma coisa a dizer sobre o empreendimento possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Em seguida, expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01 para a condução das audiências públicas e compôs a Mesa Diretora dos Trabalhos, chamando para dela fazer parte a Diretora do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA, Maria Cristina Poletto. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa consultora responsável pela elaboração do EIA/RIMA. Depois de o representante da Infraero apresentar durante quinze minutos um vídeo sobre a primeira etapa de ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos, o representante da equipe técnica responsável pela elaboração do EIA/RIMA, Jacinto Constanzo Junior, da Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental, apresentou, com detalhes, as



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

análises realizadas com ênfase aos principais aspectos do empreendimento e aos impactos negativos e positivos que serão causados e as medidas de compensação e de mitigação que serão implementadas com vistas a mitigá-los e/ou compensá-los. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Márcia Corrêa, representante da Proesp-Associação Protetora da Diversidade das Espécies, teceu os seguintes comentários: que se tratava da discussão de um grande empreendimento, com enormes investimentos, localizado na cidade de Campinas, região que, embora enfrente sérios problemas em relação sua capacidade de suporte, infelizmente continua sendo escolhida para abrigar novos empreendimentos altamente impactantes; que Campinas enfrenta sérias dificuldades para disposição de lixo, inclusive é considerada a maior produtora de resíduos de construção do país, situação que se agrava ainda mais quando se considera a poluição atmosférica, com elevados níveis de zinco, níquel e cromo, conforme demonstraram análises realizadas com material em suspensão, acima dos parâmetros estipulados pela Cetesb, o que vem agravando problemas respiratórios; que diante dessa realidade a ampliação do aeroporto contribuirá para piora da qualidade do ar já bastante comprometida, pois os estudos comprovam que aviões são grandes poluidores, emitindo substâncias que provocam problemas neurológicos e respiratórios seriíssimos, cânceres e doenças de pele, já existentes em função da grande frota de veículos que a cidade hoje comporta; que como se tudo isso não bastasse a região de Campinas enfrenta também graves problemas de abastecimento de água, o que vem inclusive ameaçando novos investimentos na região, sendo que a ampliação de Viracopos se dará justamente sobre os tributários do Rio Capivari, são águas superficiais, com a presença de rios, ribeirões e córregos, cursos intermitentes, nascentes, pequenas barragens e represas, com trechos do Rio Capivari Mirim, Ribeirão Viracopos, Córrego do Morro Torto e da Estiva dos Meninos, ou seja, uma região muito rica em mananciais, o que embute um alto custo para essa região, o que precisa ser devidamente considerado neste projeto, pois deverá ser computada qual a magnitude dessa perda de recursos naturais envolvida; que uma falha grave apontada no EIA refere-se ao fato de ele dizer que será necessário aterramento de recursos hídricos, entretanto não diz como isso será feito na prática, e considerando-se que 67% do empreendimento está situado no sistema aquífero Tubarão, de importância vital para toda região em função da qualidade de suas águas subterrâneas fundamentais para dar vazão aos rios, inclusive para o próprio abastecimento do aeroporto; que questionava porque não se realizava outra audiência pública sobre este projeto na cidade de Indaiatuba, que também seria duramente impactada pelo projeto por se localizar dentro do sítio aeroportuário, assim como a cidade de Valinhos, que também sofrerá impactos diretos com a ampliação de Viracopos; que o próprio EIA/RIMA aborda que o empreendimento irá interromper cursos d'água, remover segmentos de mata ciliar e que o assoreamento decorrente do sedimento das obras provocará soterramento de organismos bentônicos, ou seja, organismos básicos de toda a vida como larvas, e uma vez destruídos se destrói a base da vida; que é preciso ir mais a fundo na discussão dos impactos que serão gerados nas águas superficiais dos efluentes originários das oficinas de manutenção, óleos e graxas, que vão interferir nos organismos aquáticos, sem contar com a possibilidade de acidentes como o derrame de combustíveis que acontecem em todos os aeroportos do país; que é também preciso melhor equacionar os impactos que podem ser causados à comunidade ictiológica (peixes), que poderá sofrer alterações com a redução da proteção sintética e alteração da teia trófica (da cadeia alimentar), com a remoção de 83 milhões de metros cúbicos de terra; que até o momento a Infraero ainda não apresentou o seu projeto principal, nem para a Prefeitura de Campinas, nem para a equipe responsável pela elaboração do próprio EIA/RIMA, e ninguém sabe exatamente o que será feito; que



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

deve considerar-se que a área do projeto abriga o último remanescente de cerrado existente em toda a região, com sua vegetação e fauna característica e única, com espécies como o gato mourisco, o tapeti, e o gavião de coleira, entre outros, e que o desmatamento pretendido removerá espécies vegetais em sua maioria pioneiras, além de floresta estacional e matas ciliares, o que requer um estudo muito mais aprofundado tanto da fauna como da flora da região; que deveriam ser cumpridas todas as legislações de proteção existentes no país; que o EIA diz ainda que a fragmentação da vegetação será intensificada pela ampliação do aeroporto, podendo levar a dificuldade de manutenção da diversidade biológica, e que a supressão dos *habitats* pode causar estresse nos ambientes do entorno; questionou por que a Infraero não financiava projetos de recuperação de matas ciliares, considerando-se que 87% dos rios do Estado de São Paulo encontram-se desprovidos desse tipo de vegetação; que serão desapropriadas fazendas de uva produtivas, entre outras culturas, o que vai mexer com a agricultura da região e com a subsistência de várias famílias, e que obras realizadas em 2005 pela Infraero já haviam comprometido a drenagem de algumas nascentes, e a própria mata ciliar, sem o consentimento nem o conhecimento da Prefeitura de Campinas; que alertava a representante do DAIA presente de que muitos impactos importantes como o aterramento para se alocar a segunda pista, que envolve uma movimentação de terra bastante significativa, não estavam adequadamente dimensionados no EIA, motivos pelos quais entregava ao DAIA pedido de revisão do EIA/RIMA, para que este órgão licenciador proceda uma análise mais profunda das questões aqui levantadas. Igualmente representante das entidades ambientalistas cadastradas no Consema, Mayla Porto, presidente do Comdema de Campinas, comentou: que não era por menos que o Plenário encontrava-se lotado, pois se estava discutindo os rumos de Viracopos, um cartão postal de Campinas, que é uma grande referência da cidade e que não conhecia um só cidadão que não tivesse um sentimento de afetividade com o aeroporto da cidade; que, entretanto, sua ampliação tornou-se uma questão passional, que tinha defensores e opositores exaltados; que, desde que Santos Dummont inventou o avião, no princípio do século passado, vem-se tratando das necessidades de ampliação de aeroportos, e não seria prudente se discutir uma obra dessa envergadura de afogadilho, sem que houvesse uma intensa discussão, sem uma ampla consulta pública, como a que estava sendo feita nesta ocasião; que lamentava que o EIA/RIMA apresentado deixava muito a desejar, e trazia um vício insanável por não trazer alternativas de outras propostas e projetos; que este estudo é um instrumento constitucional de análise prévia, um instrumento de gestão e de planejamento, previsto na legislação ambiental, e que torna possível os gestores públicos fazerem o diagnóstico primeiro para depois decidir qual a melhor alternativa; que, ao contrário disso o que se via neste caso era que primeiro se decidiu o projeto para agora vir fazer audiência pública, e sequer foram apresentadas alternativas diferentes dessa para ajudar o gestor público na tomada de decisão; que, além desse vício insanável, existem detalhes técnicos que também não são abordados no EIA-RIMA, como, por exemplo, o fato de Campinas não se encontrar no nível do mar e, sim, em nível mais elevado, o que requer muito mais força das aeronaves para decolagens e, conseqüentemente, maior consumo de combustível, mais poluição atmosférica e maior índice de ruído, que afetará diretamente cerca de 20 mil pessoas que são vizinhas do aeroporto, impactos estes que o EIA sequer mensurou; que a discussão deste projeto precisa ser ampliada para todas as demais cidades que serão diretamente afetadas, envolvendo outros técnicos, a comunidade de aviadores e a sociedade em geral; que trazia uma listagem com vinte e oito falhas apontadas no EIA/RIMA, que vão desde a falta dessa concepção sinérgica, ou seja, falta de alternativas e o subdimensionamento desses problemas, até a própria metodologia utilizada que acarretava imprecisões com base em fotos aéreas com incorreções



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

e distorções, e que inclusive não aponta nem na sua justificativa quem serão os beneficiários deste projeto; que era inadmissível a posição simplista adotada pela Infraero de que determinados espaços ecológicos correspondem a determinados espaços econômicos, e que a questão da sustentação está acima da questão econômica, especialmente numa região já bastante saturada ambientalmente como é o caso de Campinas; que a geração de empregos prevista se dará ao longo de sete anos e depois disso quem garante que as vagas serão permanentes e o impactos negativos associados à demanda de moradias não se tornarão permanentes, aliados a conflitos de convivência entre a população local e os migrantes, aumento da pressão antrópica, da incidência de doenças, da pressão sobre os recursos naturais, além de todos os impactos negativos que uma população flutuante pode causar numa ocupação que não seja devidamente planejada; que o aumento populacional que a ampliação de Viracopos gerará certamente acelerará as frentes de ocupação, ampliando ainda mais a pressão sobre os recursos naturais já tão escassos, degradados e suprimidos, mas tudo isso ficou subdimensionado no EIA, só se mostra o diagnóstico do presente e o futuro é ignorado; que os bairros do entorno têm características marcantes de subdesenvolvimento e a sua população já sofre com a falta de serviços básicos, água, saneamento, esgoto, energia elétrica, transporte, saúde, educação, mas que, infelizmente, o EIA não aborda de forma satisfatória nem os impactos sociais nem tão pouco os impactos originários desta ampliação; que outro impacto pouco analisado refere-se às modificações do ambiente decorrentes da operação e instalação das obras, que favorecem a propagação de endemias e até pandemias, considerando-se que, para um aeroporto no qual circularão 10 milhões de pessoas ano no futuro, estão prevendo até 70 milhões de pessoas, é preciso uma discussão aprofundada do município com a Anvisa, pois quem oferecerá conseqüências dessas doenças todas será a população local; que devido à aréncia de tempo deixaria de elencar todas as 28 falhas no EIA, que seriam encaminhadas ao Consema e ao DAIA por escrito, mas destacava que os impactos que mereciam maiores preocupações referiam-se a perdas das funções ambientais, alteração dos recursos hídricos, o ruído das aeronaves, a qualidade do ar, os riscos iminentes no aeroporto, a redução da área rural pertencente ao Município, a perda da produção agropecuária e acidentes com produtos perigosos, sendo fundamental para um aeroporto de cargas a construção de um lugar adequado para armazenamento adequado e seguro de eventuais materiais radioativos, inflamáveis, ou lixo tóxico; destacou, ainda, que, em relação à matriz energética que no Mundo todo a cada se dia se exige que ela seja mais limpa, não houve uma preocupação por parte do empreendedor em adotar um plano de eficiência energética ou de racionalização do consuo de energia, ou adotar as chamadas construções sustentáveis ou verdes, que são regras cad vez maia seguidas em todo Mundo. Finalizou, propondo as seguintes recomendações: que sejam estabelecidas ações para prevenir e controlar a instalação de processos erosivos e instabilidade dos terrenos; que seja promovida a reintegração paisagística das áreas afetadas e que a restauração ecológica seja feita através da implantação de reflorestamento ciliar com espécies nativas regionais; que se estabeleçam orientações para que se aplique os princípios do paisagismo com bases ecológicas nas instalações do aeroporto, e que as demais recomendações sejam enviadas ao Consema, mas o mais importante é que fosse refeito o EIA/RIMA, pois considerava seu conteúdo insuficiente para embasar uma decisão dessa monta. Elizabetha Novack, representante do Comdema e da Proesp, declarou: que, como moradora do entorno do aeroporto de Viracopos, alertava para a existência de falhas substanciais no EIA apresentado pela Infraero, referentes à quantidade de moradores que sobrevivem da agricultura e da pecuária numa região produtiva, pois na realidade são 3 mil e 700 moradores e não somente 1 mil e 200 como consta no estudo; que se perguntava o que seri feito destas famílias quando fossem desapropriadas,



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

como elas se sustentariam, considerando-se a realidade de troca de mercadorias entre os vizinhos que é muito comum nessa região, a possibilidade de participarem do êxodo urbano; que era preciso se fazer um pesquisa de opinião com a população de Campinas para se saber, ao certo, se ela quer ou não esta ampliação, pois os impactos na saúde recairão sobre os campineiros e não sobre os moradores da capital; que o EIA não aborda a questão dos impactos na saúde, havendo, portanto, a necessidade evidente de que ele seja refeito e apresentado em outras audiências que envolvam os demais municípios que serão impactados por este projeto, para que as comunidades vizinhas possam expressar seus pontos de vista em relação a este projeto. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das organizações da sociedade civil. Dinorá Pires, vinculada à Associação de Amigos de Bairro de Loteamento de Chácaras de Campinas, declarou que não tinha nada contra o progresso nem contra a ampliação do aeroporto, no entanto, lhe causava repulsa a falta de consideração que a Infraero estava demonstrando com a população bastante significativa que seria impactada pelo projeto e também com o meio ambiente da região. Rodrigo Hajjar, representante da Associação Brasileira de Empresas e Profissionais de Logística, comentou que, embora se viva hoje a era da velocidade, não se podia deixar de lado o desenvolvimento sustentável da sociedade, sendo que a ampliação do aeroporto trará novos empregos, renda e dignidade para a região de Campinas, com impactos positivos em todos os setores da sociedade, motivos pelos quais declarava o apoio de sua entidade ao projeto de ampliação de Viracopos. Rui Rabelo, representante da FIESP de Campinas, declarou: que há mais de vinte anos se discute a ampliação ou não de Viracopos e, nesse meio tempo, a região do entorno foi sendo ocupada por inúmeras famílias, e muitas destas ocupações foram feitas sem qualquer planejamento do Poder Público, e que agora o fundamental era que fossem elaborados estudos que pudessem demonstrar os dois cenários distintos, quais sejam, com e sem a implantação do projeto, abordando-se de forma abrangente e objetiva os impactos sociais, ambientais e econômicos em ambos os cenários, pois somente depois disso a discussão desse projeto poderia avançar; que o projeto terá custos estimados em 6 bilhões de reais, e parte deste montante poderia ser bem-aplicado na preservação e recuperação dos recursos naturais esta região, já degradados sem a presença deste projeto, e que sua implantação desde que feita com todos os cuidados exigidos poderá, sim, se transformar em uma oportunidade concreta de se melhorar a qualidade de vida das pessoas que hoje precisam muito mais do que uma simples aposentadoria; que é fundamental se discutir que os investimentos destinados à compensação ambiental não sejam utilizados apenas durante as obras, mas, através da geração de riqueza e renda em Campinas e do país como um todo, geradora de um percentual de investimento que não só melhore a recuperação ambiental do entorno de Viracopos, mas de toda a Região Metropolitana de Campinas, porque, sem estes investimentos, a capacidade de recuperação local é baixíssima, e era fundamental se lutar pela manutenção daquelas 15 mil pessoas que estão no entorno de Viracopos na situação atual, e que não seriam contempladas pelas medidas de compensação até então apresentadas, levando-se todos os mecanismos sociais de amparo àquela população, mas sem cometer o mesmo erro de se ampliar essas áreas de preservação; que é preciso se avaliar com precisão quanto custaria a implantação de um novo aeroporto, já que Viracopos funciona há mais de 60 anos, quais impactos provocaria a criação de um novo aeroporto, quais as vantagens ambientais para São Paulo ao se transferir os vãos da capital para Campinas; e perguntava quanto significaria se colocar um aeroporto longe dos grandes centros em termos de impactos ambiental aeroportuário, ou seja, tudo isso deverá ser bem avaliado e estimado na avaliação dos custos, tanto os benefícios como os impactos envolvidos no projeto. Edson José de Santana, representante da Associação de Moradores do Jardim Campo Belo e adjacências, declarou que,



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

embora não fosse contrário à ampliação, era preciso que o projeto contemplasse de forma justa as milhares de famílias que seriam afetadas pelas obras, que há décadas enfrentam problemas sociais na região onde vivem; que o projeto não se dê em área ocupada por cerca de 50 mil pessoas, que, inclusive, atualmente tem recebido atenção do Poder Público, com a instalação de água encanada, luz entre outras benfeitorias; que não é possível começar a discutir só o aspecto econômico da ampliação e não se considerar a questão social envolvida, e que a realidade atual era bem distinta daquela de quarenta anos atrás, quando a ditadura militar impunha o que queria e ninguém podia demonstrar sua opinião contrária, e que hoje a Infraero estava presente para apresentar e discutir o projeto com a comunidade com seriedade, responsabilidade e respeito; que cabe aos cidadãos cobrar do Poder Público que sejam respeitados os direitos, e também com todos os recursos naturais presentes nas áreas afetadas de forma direta ou indireta pelo projeto, ou seja, que o EIA-RIMA apresente soluções para a preservação da área de cerrado, das nascentes e corpos d'água na região. Izito Tolentino Silva, representante Associação dos Moradores do Jardim Itaguaçu, declarou que era preciso dispensar uma atenção especial para a região onde se pretendia ampliar o aeroporto, em função da existência de recursos naturais imprescindíveis como nascentes, que vinham sofrendo aterramento em função de processos erosivos, desmatamento de árvores, e que, apesar de não se opor ao projeto, era preciso que fosse implementado com todos os cuidados para a correta preservação ambiental desta região, sem, contudo prejudicar seus moradores. José Ming, representante da Colônia Suíça Helvética de Campinas, depois de questionar o tamanho da área necessária para a primeira etapa da ampliação, declarou que a própria Infraero havia dito que não estavam sendo utilizados nem 50% da área atual do aeroporto; que, entretanto, com o projeto de ampliação isto deverá ser multiplicado quatro vezes não para áreas de interesse público, mas de empresas particulares, e que exatamente estas áreas não seriam utilizadas para a construção de novas pistas, pois nelas vivem comunidades de valor cultural e histórico de valor inestimável, entre elas a comunidade alemã de Friburgo, ali instalada desde 1879, com sede, igreja, escola e espaço social, mantendo ali suas tradições centenárias, e também os descendentes de imigrantes suíços da comunidade Helvetia, a qual representava, que trabalharam arduamente pela sua terra e que agora as vêem seriamente ameaçadas de serem entregues a preço vil para prováveis indústrias que vierem a se instalar na região; que, ao se ler o EIA-RIMA, a impressão que se tem é que é impossível se implementar o projeto em função da magnitude dos impactos que provocará e que não são passíveis de ser mitigados, e que isso é uma contradição inconcebível, pois a ampliação do aeroporto implica a destruição de valores históricos insuperáveis, de vegetação e fauna em fase de extinção, de recursos hídricos insubstituíveis, entre outros inúmeros impactos negativos já levantados; que entre os vinte programas de mitigação propostos pela Infraero o intitulado “Programa de Educação Ambiental” pregava que seriam desenvolvidas atividades educativas com os trabalhadores, para a redução dos conflitos e impactos ambientais, mas de que adiantaria este programa depois de destruídas a fauna e a flora pelo projeto, e que o mesmo acontecia com o programa de levantamento do patrimônio histórico-cultural dos bairros de Friburgo e Fazenda Estiva; que o EIA/RIMA deveria ter feito este levantamento e não um programa posterior para recuperação, pois tudo já foi perdido, destacando que nada mais triste do que se pretender impor um progresso material duvidoso em troca de perdas culturais irreparáveis e irreversíveis. Valdomiro Sérgio Tivelli, representante da Sociedade Escolar do Bairro Friburgo, declarou que a comunidade a qual representava era composta por descendentes de alemães, que estavam nesta região há mais de 140 anos, com escola, igreja, centro cultural e demais equipamentos, e que, diante da perspectiva de que toda essa cultura venha a ser pulverizada



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

pelo empreendimento, questionava o que se pretendia fazer com esta região na prática, pois isso não ficou claro no EIA/RIMA, assim como questionava sobre as propriedades conservadas até hoje à custa de suor, lágrimas e até sangue, e que fazia suas as palavras do Senhor José Ming. Cláudia Graber, representante da Elo Ambiental de Vinhedo, comentou que fora toda a problemática social envolvida no projeto, o EIA/RIMA não foi capaz de abordar de forma adequada a questão do tráfego terrestre, pois muito se falou do tráfego aéreo e da poluição que gerará, mas, com a ampliação de Viracopos, o trânsito nas estradas já saturadas da região se multiplicará também, e conseqüentemente o número de acidentes tenderá a crescer, assim como as emissões veiculares; que era fundamental se elaborar um estudo bastante aprofundado sobre essa questão, pois o tráfego terrestre será gerado tanto pelo fluxo direto do aeroporto quanto o indireto, que envolve todo o mecanismo comercial que surgirá no entorno; que propunha fossem estudadas alternativas de transporte ferroviário com linhas de trem partindo do aeroporto no sentido da capital, o que inclusive contribuiria para diminuição da emissão de poluentes para a atmosfera. Destacou, ainda, que era preciso estudo mais aprofundado sobre a questão da recarga de águas de mananciais e a elaboração de estudos hidrogeológicos bastante consistentes para se determinar com exatidão onde se localizam as áreas prioritárias de recarga do aquífero, devendo-se consultar o Comitê de Bacias do Piracicaba, assim como os Comdemas de todos os municípios que seriam impactados com esta ampliação. Raquel Gouvêa, representante da SOS Mata Santa Genebra de Campinas, depois de comentar que, diante de um megaprojeto como este, o EIA/RIMA apresentado estava realmente aquém das expectativas, e será preciso detalhar para que se possa ter consciência do que acontecerá com a região se Viracopos for ampliado; que, por essas razões, perguntava: se o projeto se desenvolverá em três etapas, e, se isso acontecer, por que só foi apresentada uma delas? E as demais como ficam? Como é a integra do projeto? Quais os impactos previstos na sua totalidade? Serão resolvidos os impactos da primeira fase ou haverá um acúmulo de impactos até o final desse projeto? Não constituiria uma falsa transparência a discussão de somente uma parte do projeto? Era impossível iniciar um processo desse tamanho sem se saber aonde é que ele vai dar; que Campinas e as demais cidades envolvidas precisam ter conhecimento destas informações completas, e, para tanto, fossem realizadas novas audiências públicas nestas outras cidades que seriam impactadas; que as sugestões aqui apresentadas devem ser consideradas na tomada de decisão pelo órgão ambiental e pela Infraero, pois a população quer ser ouvida, respeitada e atendida nos seus anseios, exercendo-se a verdadeira democracia participativa; que, como campineira, tinha um carinho muito grande por Viracopos, desejava que a cidade crescesse e se desenvolvesse, mas não a qualquer custo, sendo fundamental para o seu sucesso um planejamento adequado e isso é básico para qualquer projeto; que, se a discussão estava neste pé, é porque não houve planejamento adequado, e não é pelo simples fato de ter ficado arquivado há muitos anos que agora vem à tona e tem de ser engolido de qualquer jeito; que Campinas hoje tem menos de 2% da sua mata nativa e é preciso lutar para preservá-la; que o cerrado está em extinção e não se aceita trocá-lo por nada. Concluiu afirmando que a sociedade de Campinas exige transparência no projeto e quer participar deste processo do início ao fim, e, como foi colocada até agora, ele precisa ser completamente revisto. Eneida Ramalho de Paula, representante do Instituto Jequitibá, declarou ser extremamente preocupante a ausência de qualquer tipo de referência no EIA-RIMA sobre o tema saúde pública, no que diz respeito aos poluentes emitidos por aeronaves, uma vez que estudos realizados em países como França e Inglaterra demonstram que o transporte aéreo é o tipo de transporte mais poluente do Mundo, pois libera em grandes quantidades óxido de nitrogênio, monóxido de carbono, hidrocarbonetos, compostos orgânicos voláteis, dióxido de enxofre



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

e partículas sólidas, com efeitos devastadores sobre a saúde humana; que, na Inglaterra, a ampliação do Heathrow, o maior aeroporto internacional de transportes de passageiros do Mundo, foi bloqueada, pois um grupo de londrinos comprou terras vizinhas para impedir sua ampliação, devido à grave poluição atmosférica e sonora gerada pelo aumento desse meio de transporte e que os londrinos já não estão mais suportando sobre suas cabeças, e que, na França, o aumento do tráfego aéreo já vem sendo considerado um problema de saúde pública, conforme declarações de associações de médicos daquele país; que, no caso de Viracopos, não há estudo adequado e abrangente sobre os efeitos das toneladas desses componentes químicos que serão despejados sobre a população, ou seja, o EIA-RIMA é omissivo, embora esses efeitos sejam amplamente conhecidos e estudados lá fora, sendo provado que causam problemas respiratórios, pulmonares, sangüíneos, queda de hemoglobina, além de graves danos auditivos e psíquicos às populações próximas e às sobrevoadas, levando a estados de fadiga, nervosismo, estresse, dificuldade para dormir, recursos obstinados ao álcool, medicamentos para nervos, que, com frequência, passam a se tornar problemas neuropsíquicos graves; que, ao final da ampliação, Campinas terá 1 mil e 600 vôos diários sobre suas cabeças e não se pode aceitar estudo que não contemple uma questão tão importante como essa, e que um EIA-RIMA incompleto não pode servir de base para um planejamento urbano, senão deixa de ser um planejamento para se transformar em uma improvisação; que, sem esses estudos, como se pode ter certeza de que os benefícios econômicos trazidos pela ampliação não serão anulados pelos consideráveis prejuízos e gastos com a saúde pública que virão depois. Paulo Mariante, representante do Grupo Identidade de Campinas, comentou que, embora o projeto fosse bastante abrangente, a questão de inserir-se em uma região metropolitana foi colocada em segundo plano, indo na contramão de uma discussão que envolve toda a sociedade; que a cada dia vem participando mais ativamente das discussões de projetos que trazem impactos não só para a cidade, mas para toda a região; que, além dessa falha, o EIA/RIMA traz inúmeras outras, entre elas o relato de uma perda de produção agropecuária de magnitude média, e que não se trata de impacto relevante, mas não propõe nenhum tipo de mitigação para esse impacto dado como certo; que nada será feito em relação a essa perda na produção, acreditando os autores do EIA que isso se resolve ao sabor do mercado, mas infelizmente o Planeta tem mostrado que o mercado não resolve tudo; que a discussão sobre a ampliação de Viracopos se arrasta há muitos anos e que agora mudou o foco, ou seja, uma nova parcela da população será impactada em virtude do surgimento de uma nova alternativa, o que trazia alívio para as comunidades que não seriam mais afetadas diretamente; que muitas questões sobre esta mudança não foram ainda respondidas, principalmente quanto ao futuro de cerca de 2 mil pessoas ou mais que serão desalojadas de suas casas para ampliação do aeroporto, e que o custo social dessas desapropriações será maior do que a pretensa possibilidade de ganho econômico apresentada com o projeto; que outra falha do EIA refere-se à questão fundiária, com apenas algumas menções ao acompanhamento de indenização, ou seja, apenas promessas vagas, e promessas deste tipo a população já está cansada de conhecer e está farta delas, pois não resolvem suas preocupações reais; que não se trata apenas de delimitar esse problema à área do aeroporto, pois ele envolve toda a Região Metropolitana de Campinas, e não se pode simplesmente desalojar milhares de pessoas e jogá-las à própria sorte, na marginalidade social, pois é um problema para todos os cidadãos, motivo pelo qual solicita ao Consema que não aprove o EIA/RIMA apresentado, para que ele fosse revisto, reelaborado e apresente novas soluções para os impactos, resgatando a dignidade da população deixada de lado neste estudo apresentado. Rogério Patiri, representante da Entidade Brasil-Futuro Ambiental, declarou que há uma necessidade evidente de se ampliar os canais de comunicação entre



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

a Infraero e a comunidade de Campinas, e que a cidade estava preparada para a ampliação desse foro de discussão; que considerava que a ampliação do aeroporto de Viracopos seria positiva para Campinas e para o Brasil, mas que a Infraero ouviria os anseios da população antes de fechar o seu projeto de forma definitiva, processo este que pode ser lento mas que deve ser sempre no sentido de se melhorar para assim poder ser aprovado e se Campinas tem que pagar um preço pela presença deste equipamento está na hora da cidade cobrar esse preço com melhorias, com contrapartidas que tragam benefícios concretos, como, por exemplo, investimentos no Parque Linear do Rio Capivari, que possui vazios urbanos consideráveis e que podem receber investimentos; que embora tradicionalmente a Infraero nunca tenha acertado em suas ações de comunicação com a população de Campinas estava mais do que na hora de se mudar este cenário, é preciso se investir nos corredores verdes da cidade como forma de compensação aos impactos, mas o projeto deve ser aprovado pois muito já foi gasto no seu planejamento e trata-se de uma obra importante para o Brasil. Giselda Person, representante do Conselho Gestor da Área de Proteção Ambiental-APA de Campinas, declarou que, como bióloga, afirmava que o levantamento de fauna constante do EIA/RIMA foi feito sem a adoção de qualquer tipo de metodologia e sem levantamento de campo; que os dados apresentados se basearam tão somente em entrevistas, o que era inaceitável para um projeto dessa grandeza; que se trata da região agrícola mais rica de Campinas, com a presença de matas bem-preservadas, com uma fauna rica de grande biodiversidade de espécies; questionou se seriam implementadas medidas de compensação também para o Município de Valinhos, ou somente em Campinas onde os impactos seriam sentidos com maior intensidade; que era fundamental se exigir mudanças para que os recursos financeiros possam ser aplicados em Áreas de Preservação Ambiental-APAs e unidades de uso sustentável, entre elas a do Parque da Reforma Agrária, que era preciso, inclusive, um plano gestor para administrá-lo de forma eficiente e competente, além da criação de uma unidade de conservação de proteção integral na Mata Ribeirão Cachoeira, fragmento importante ainda preservado dentro do Município de Campinas. Passou-se à etapa em que se manifestam os cidadãos em nome próprio. Plínio Escher comentou que, desde que adotou Campinas há mais de trinta e cinco anos, ouve falar na expansão de Viracopos, e era preciso avaliar se a ampliação era de fato interessante para a cidade ou não, e se for interessante este é o momento certo para se iniciar uma discussão séria e abrangente do projeto, para se buscar a melhor compensação ambiental em decorrência dos impactos que serão gerados na região. José Salomão Fernandes declarou que, se por um lado, sempre há progresso há também a destruição da natureza, e é preciso muito cuidado, pois a natureza é um bem supremo; que, por outro lado, é preciso se aprender com os exemplos do passado; que, quando o aeroporto de Congonhas foi construído, ele ficava numa zona afastada da cidade e a população foi-se aproximando e construindo no seu entorno, e hoje ele está em meio da população um problema seriíssimo para São Paulo, e da mesma forma Viracopos, quando se instalou há quarenta e dois anos, localizava-se em zona rural, mas agora existem vários bairros nas suas imediações que sofrem com a poluição sonora emitida pelas aeronaves, além dos perigos em caso de acidente; que propunha que a ampliação se desse sobre a área que já está adensada, já destruída e que implicará na correta indenização das famílias que seriam atingidas, em vez de avançar o aeroporto para o lado de Indaiatuba, como se pretende fazer. Victor Petrucci comentou que a sociedade teve acesso apenas ao EIA/RIMA e que não precisava repetir que ele estava incompleto, e que o que todos queriam conhecer era o projeto de ampliação propriamente dito; que, diante de tudo que foi exposto e discutido, questionava que tipo de progresso se pretende implantar na região, pois um progresso a qualquer custo não pode ser aceito pela sociedade; que, como ex-



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

morador por dez anos próximo da cabeceira do Aeroporto de Congonhas, não gostaria de ver ninguém submetido a esse tipo de vida, e que lhe parecia que estava havendo um tipo de chantagem em relação aos que questionavam esse projeto, dando a impressão de que eram contrários ao desenvolvimento, contrários à geração de emprego e renda, mas que, na realidade, o que se deseja é saber o que será feito de fato, e que, se houver impactos, eles sejam mitigados ou compensados de alguma forma; que a sociedade não pode aceitar tudo que é imposto de forma cínica, sem que se tenha sequer o conhecimento do que envolve de fato este projeto. Peter Traue declarou que Campinas deseja o desenvolvimento sustentável, ou seja, uma cidade só pode atingir equilíbrio entre crescimento e qualidade de vida se conseguir que o processo de geração de riquezas obedeça a duas diretrizes, quais sejam, a preservação do meio ambiente e a distribuição dos resultados entre as várias faixas sócio-econômicas, garantindo-se assim que a comunidade como um todo possa beneficiar-se da pujança econômica que ajuda a produzir; que todos sabem que Campinas é uma cidade pujante, com grande capacidade de produzir e progredir, e que precisa e merece ocupar seu verdadeiro lugar no cenário nacional, mas que ela também enfrenta os males das metrópoles, onde a demanda por serviços públicos é invariavelmente maior do que a possibilidade de ofertá-los com a qualidade necessária e desejada; que, diante dessa realidade, posicionava-se favoravelmente em relação à ampliação do Aeroporto de Viracopos, que será um instrumento para atrair mais investimentos, mais produção, mais empregos, que poderão atingir 10% dos empregos da cidade de Campinas no futuro, mais renda, mais investimentos na região, que tem muito o que crescer e mostrar no cenário nacional, colocando Campinas na rota dos grandes investimentos nacionais e internacionais, que vão trazer um avanço na qualidade de vida da cidade de forma sustentável. Declarou, por fim, que, como conselheiro titular do Comdema de Campinas pedia desculpas pela posição vergonhosa da Presidente do Comdema, Mayla Porto, uma vez que em reunião ocorrida na véspera, fora decidido pela maioria que o Comdema se posicionaria em relação a este projeto no sentido de discutir de forma investigativa as medidas compensatórias aos impactos desse empreendimento, posição que não foi atendida pela Presidente do Comdema. Theodor Knoch declarou que, como morador de Valinhos há mais de vinte anos e como piloto de avião, não gostaria de exercer uma atividade profissional que viesse a prejudicar a população, e que, por experiência própria, reconhecia que há realmente dificuldades em se operar aviões em aeroportos que ficam no meio de cidades, como era o caso de Congonhas, inclusive palco de dois graves acidentes aéreos; que é fundamental se considerar o entorno dos aeroportos, porque 90% dos acidentes acontecem nos momentos de pousos ou de decolagens; que lamentava não ter visto no EIA/RIMA qualquer menção ou previsão de área de escape, o que era grave em função das dimensões deste projeto, sendo que nos aeroportos modernos, nos seus setores de aproximação e decolagem, costumam ser permitidos campos de golfe, mas nunca núcleos populacionais de mais de 50 mil habitantes como é o caso de Viracopos, e que, em caso de emergência, não poderia pousar um avião de 300 toneladas em cima desta população; que o Estado de São Paulo tem inúmeras áreas disponíveis em regiões de canaviais, onde não há população, não há vegetação e não há nascentes; que seria muito mais interessante se implementar o projeto do trem-bala, que ligaria Campinas ao Rio de Janeiro em quatro horas; que, perguntava, quanto custaria prolongar mais 100 km para ter um aeroporto local, que não tem 1% destes conflitos; que atualmente para um aeroporto se tornar rentável economicamente ele deve ter de quatro a cinco pistas, para dar conta da demanda tanto dos grandes como dos pequenos aviões, vôos diurnos e noturnos, aeronaves cargueiras e de passageiros, sendo que as cargueiras devem operar somente no período noturno, em virtude da variação de temperatura, se não se torna inviável economicamente, e que se deveria



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

repensar se Viracopos nos próximos cinquenta anos terá mesmo essa vocação para aeroporto de carga, como tem sido dito; que, de agora em diante, para reelaboração do EIA/RIMA deveriam ser ouvidas as diferentes correntes que vão realmente operar o aeroporto, que serão responsáveis pela segurança dos vôos, porque, no final, a responsabilidade de se fazer ou não o vôo é do comandante, ele representa o último elo da segurança, da pressão e do lucro da empresa; que era preciso também se avaliar a questão da altitude de Viracopos, em função do aumento no consumo de combustível que o aeroporto exige; que outra questão a ser mais bem-discutida refere-se ao intenso ruído gerado pelas aeronaves cargueiras que se utilizam do espaço aéreo somente no período noturno, e Valinhos tem sido muito impactada com esta poluição sonora, pois as aeronaves passam em altitude baixa por cima de três hospitais e sobre as moradias de uma população estimada em mais de 150 mil habitantes, havendo necessidade urgente de se fazer medição de ruído naquela região, o que pode gerar, inclusive, mudanças no sistema de tráfego aéreo. Finalizou seu depoimento afirmando que realmente esperava que o projeto contemple de forma eficiente a questão das áreas de escape, áreas de risco e a questão do tráfego aéreo. Krause Wolfgang declarou que também como morador de Valinhos reforçava a manifestação do piloto Peter Traue para que fosse feita medição de poluição provocada pelos aviões quando levantam vôo na madrugada ou à noite, poluição tanto do ar como sonora, e que não é raro que se despeje de combustível sobre as residências em vôos rasantes, ou seja, está sendo despejado um verdadeiro veneno sobre a população de Valinhos na calada da noite, que vem causando a contaminação de saúde da população; que tinha pena da nova parcela de moradores que viria a ser impactada com a ampliação, pois, além do ruído, sofreriam também com as emissões de poluentes. Roberto Carlos Costa declarou ser totalmente contrária à ampliação aeroporto nos moldes propostos pelo EIA-RIMA, e que os seres humanos já sabem onde vai se chegar com esse crescimento a qualquer custo, e era impressionante como muitos ainda insistem em pegar essa mesma trajetória, que é nefasta para a humanidade; que, embora o mundo inteiro hoje se posicione no sentido da sustentação, era uma vergonha para um campineiro sentir que estamos próximos de aprovar uma ampliação que está na contramão do Mundo inteiro, e que a Região de Campinas se aproximava cada vez mais de uma nova Bombaim em termos de poluição provocada pelos aeroportos; que os fatos se repetem e Campinas sempre foi conhecida como uma cidade de passagem, e em determinado momento histórico teve de ressurgir das cinzas em decorrência de um surto de febre amarela e que, quando se vê que este projeto se dará em diversas fases, pergunta se Campinas terá de se levantar depois de cada uma destas fases desse projeto que ninguém sabe ao certo o que é, que tipo de doenças e pandemias poderá ocorrer na cidade com esta ampliação; que era preciso que um novo EIA/RIMA abrangesse também os impactos nas cidades vizinhas, e propunha fosse feito um plebiscito com a população para saber se a maioria realmente apoiava ou não a ampliação de Viracopos. José Roberto Picolo, depois de questionar se esta audiência pública era a única a se realizar e se a população presente estava legitimando este processo, declarou ser preciso também ouvir a opinião das demais cidades da região metropolitana que sofrem o impacto, como Valinhos, Vinhedo e Itupeva; que, em relação à população do Itaguaçu, uma região que passou a ser invadida a partir de 1996, e que agora conta com toda a infra-estrutura, era preciso que ela soubesse que enfrentaria o ruído ensurdecedor de cerca de trezentos e cinquenta aeronaves por dia; que talvez os empreendedores e o Governo, que de repente ficaram com pressa de ampliar Viracopos em virtude das Olimpíada e de outros eventos, talvez devessem usar estes recursos para criar condições habitáveis para essa população que está na cabeceira, no lado onde seria o primeiro plano; que propunha que a verba destinada à recuperação, estimada em trinta e dois milhões de reais, fosse



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

aplicada no Parque Linear do Capivari, aqui em Campinas, que não possui mata ciliar e é um importante manancial de abastecimento público. José Luis Vieira Miller declarou que antes se pensar no futuro de Campinas era preciso se lembrar de alguns fatos importantes do passado, entre eles o crescente desmatamento da Amazônia, a extinção de espécies da fauna e da flora, e quando se discute a questão de crescimento de Campinas é preciso refletir que até este momento ele vem sendo feito de forma desordenada e até mesmo incoerente por parte de todos que administram ou que habitam esta cidade; que milhares de famílias deveriam ser removidas e indenizadas por viverem em áreas que recebem cerca de 500 toneladas de resíduos oriundos do dito “progresso” trazido pelas indústrias, e que temia que esta população atingida fosse no futuro jogada na marginalidade; que com relação aos passivos ambientais questionava onde estava o dinheiro que o aeroporto devia referente a todos os impactos que já causou a Campinas, e se já foi aplicado onde se deu sua destinação; questionou ainda a quem interessava essa pressa toda verificada de uma hora para outra em relação a ampliação de Viracopos. Jacson Rodrigues, declarou que trabalhava no aeroporto e era morador do bairro Recanto do Sol e que o que via era o abandono a oeste do Rio Capivari, o esgoto é despejado no rio, embora agora esteja sendo construída uma estação de tratamento; que sua região tinha inúmeros problemas, como falta de ruas, de infra-estrutura etc, e que propunha que parte da verba do projeto seja utilizada para criação de nova área de preservação na região, já que vai ser mesmo destruída. Augusto Gandolfo comentou: ser fundamental este canal de comunicação que a Infraero estava abrindo com a população, assim como era muito importante a forma democrática como são realizadas as audiências públicas promovidas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente; que era evidente que o estudo de impacto ambiental apresentado era tímido, anêmico e não dava conta de algumas questões cruciais, mas confiava que o DAIA pediria as complementações necessárias antes de se aprovar este projeto; que em relação aos impactos antrópicos sobre a população o Comdema desde o início da década já vinha elaborando resoluções e relatórios, que inclusive integram esse processo de licenciamento; que algumas pessoas haviam dito que se deveria retomar a outra alternativa, mas isso era uma postura extremamente factóide e se afirmar que a ampliação deveria se voltar para área onde viviam as pessoas mais pobres soava como fascista, e que merecem solidariedade todas as pessoas que vierem a ser afetadas. Dionete Santin declarou que havia feito um estudo sobre os fragmentos da vegetação remanescente do município de Campinas, que foi inclusive utilizado no EIA-RIMA, e que na época destes estudos, nos anos de 1995 e 1996, esteve na região do aeroporto e questionou se o cerrado não seria afetado com a expansão do aeroporto; que diferentemente do que os seus estudos apontaram o EIA afirma que se trata de área bastante degradada, porém mesmo estando degradada ela abriga uma enorme diversidade de espécies vegetais, e a produção agrícola é muito importante para a região; que essa área toda sempre foi definida como imprópria para a urbanização e nada disso mudou, assim como também não mudaram suas características físicas e químicas do solo; que na qualidade de engenheira agrônoma podia afirmar que os impactos ambientais gerados não serão minimizados, pois é praticamente impossível se reproduzir em outra área um ambiente de cerrado; que outra falha grave do EIA residia no fato de não propor nenhuma outra alternativa locacional para a ampliação e de acordo com o projeto apresentado uma nova pista passará por cima do cerrado, a uma distância de 3.000 metros da outra pista; que em caso de acidente aéreo melhor seria que caísse sobre uma plantação do que sobre a cabeça de 50 mil pessoas que vão estar lá sofrendo todos os tipos de traumas; que lamentava a mudança no projeto, porque antes aqueles moradores teriam um local mais digno para morar, e não teriam que ficar ali tomando uma chuva de combustível que os aviões despejam em cima delas; que é



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

fundamental se manterem áreas naturais, enfatizando que o cerrado é um bioma riquíssimo em espécies medicinais, havendo, portanto, a necessidade de se repensar este EIA/RIMA, porque ele foi muito infeliz. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes de órgão públicos. Walquíria Sonate, representante da Secretaria Municipal de Habitação de Campinas, declarou que há trinta anos foi editado um decreto impedindo a ocupação da região do aeroporto, que proibia a instalação de qualquer tipo de infra-estrutura, mas agora com a extinção desse decreto os serviços públicos começaram a chegar naquela área, permitindo a possibilidade das pessoas lá viverem com dignidade; que o estudo apresentado precisa ser objeto de correções possíveis e necessárias, mas declarava que a implantação do aeroporto vai beneficiar uma população que precisa ter emprego; que é preciso que a Infraero aumente o valor a ser destinado às compensações; que estavam sendo removidas de famílias que viviam em áreas de mananciais e que isso só foi possível devido a extinção do decreto, que permitiu um maior planejamento das ocupações para o outro lado da cidade, e agora já se sabe que 47 mil pessoas vão ter tranquilidade de saber que não vão sair de lá; que com a ampliação do aeroporto a comunidade de Pedra Branca vai ter a possibilidade de exportar suas frutas e todos os produtos que lá produzem, sugerindo que a Infraero poderia ajudar na compra de terras para se tornarem produtivas. Márcio Barbado, Presidente do Centro de Negócios e Informações de Campinas, comentou que sua entidade administrava as atividades do Trade Point em Viracopos desde 1993, e pode presenciar uma série de situações relacionadas ao desenvolvimento daquela região; que o plano diretor de Campinas estipulou uma macrozona reservada para as questões de desenvolvimento aeroportuário, englobando não só o aeroporto, mas também o seu entorno e que este trabalho não poderia ser perdido, ou seja, o desenvolvimento do aeroporto tem que passar por essas questões de uma lei que foi aprovada em 2007; que embora tivesse lido nos jornais que esta audiência resolveria se o projeto seria feito ou não, pôde presenciar que não era nada disso, que se estava no início do processo de discussão, que se constituiu na apresentação do EIA/RIMA e que se está discutindo o planejamento, mas que depois de se amadurecer essa discussão não se pode voltar atrás, quanto à questão de reforma ou ampliação de Viracopos, pois é um processo em evolução que precisa ser melhorado, e é preciso se ouvir toda a população, como foi feito na elaboração do plano diretor. Hélio Shimizu, do Comdema de Campinas, declarou que a espécie humana ainda não aprendeu a viver em harmonia com a natureza e talvez até pelo convencimento de que isso não se altere, cria-se todo um arcabouço legal para que o poder público, no processo de licenciamento daqueles empreendimentos com maior potencial de impacto sócio-ambiental, possa apresentar justificativas para que o empreendimento siga adiante e que esse era o caso deste projeto; que em reunião recente o Comdema deliberou que em função da complexidade deste projeto a audiência pública seria considerada como o início de um longo processo de discussão, ou seja, ela não é uma simples formalidade legal, ela contribui efetivamente para a discussão do projeto; que é recorrente a idéia de que os ambientalistas se colocam contra o desenvolvimento e o progresso, mas na verdade em processos participativos todos são aprendizes, todos aprendem a respeitar as opiniões divergentes, buscam soluções no sentido de materializar uma expressão de vontade política, com objetivo de encontrar soluções técnicas sustentáveis do ponto de vista sócio-ambiental; que esse desenvolvimento de que tanto se fala no meio de uma crise enorme no sistema financeiro mundial, parece que a sociedade não consegue nem se incluir, é um desenvolvimento fora dela, pois fala-se tanto em emprego e o que vemos é o desemprego; que era fundamental que houvesse novas audiências para se discutir este projeto nas demais cidades que serão impactados pela ampliação desse aeroporto; que embora fosse importante não se perder recursos públicos é importante também



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

que não se comprometa de maneira irreversível o meio ambiente e a vida de pessoas que ali residem, trabalham, têm as suas famílias, e que neste caso ainda não se dialogou e não encontrou uma solução consistente para essas pessoas. Francisco de Lagos, secretário de Comunicação de Campinas e representante do Comdema, depois de lamentar o esvaziamento da sessão, pois todos os jornalistas que seriam os porta-vozes para a transmissão de todas estas informações à população já tinham ido embora, deixando de conhecer as respostas que os técnicos da Infraero e da consultoria tinham a oferecer sobre tudo o que havia sido produzido durante a audiência, declarou: que a colega Presidente do Comdema, Mayla Porto havia dito que não sabia porquê foi mudado o projeto, mas ela sabia sim e cabia a ele explicar o que estava de fato acontecendo: Mayla Porto durante quatro anos foi Diretora do Meio Ambiente da Prefeitura de Campinas e participou ativamente da construção desse processo feito nessa gestão, e que agora como não mais exercia este cargo vinha dizer que não o conhecia; que a opção de levar infra-estrutura para aqueles bairros que comportam uma população de mais de 40 mil pessoas e está envolvendo a aplicação de cem milhões de reais, investimentos que estão trazendo a qualidade de vida a esta parcela de moradores que ficaram durante décadas marginalizados, e é por tudo isso que foi mudado o projeto de Viracopos, que é ainda passível de ser aperfeiçoado com a colaboração da sociedade, lembrando que existe um compromisso formal do Governo Federal e da Prefeitura de Campinas de dotar a cidade com um dos melhores aeroportos do país e com qualidade de vida para a população. Ângela Podolski, representante do Comdema e do Congeapa, comentou: que através de reuniões destes colegiados pôde esclarecer algumas questões apontadas no EIA/RIMA, uma delas referente a distância colocada entre as duas pistas, que na verdade é muito maior do que a necessária e se está avançando inutilmente em área de cerrado, com a previsão de aterros imensos em áreas de mananciais, questionando se Campinas quer mesmo ter em seu território o maior aeroporto da América Latina, se não era possível se ter uma ampliação do aeroporto dentro de um projeto mais compatível com a realidade, sem destruir de forma tão avassaladora o cerrado; que endossava as palavras da senhora Mayla Porto e que o EIA/RIMA precisa ser revisto com a apresentação de alternativas locais que minimizem os impactos; que era um absurdo dizer que ao se avançar para a área do cerrado se estaria minimizando os impactos sociais e ambientais, quando na verdade o que poderá acontecer é que esta alternativa poderia minimizar os impactos sociais imediatos, ou seja, a dificuldade de tirar aquelas 50 mil pessoas daquela região, mas a médio prazo serão também muito prejudicadas em função de todos os impactos negativos que terão que conviver; que lembrava que Campinas tinha uma área de proteção ambiental que acabava sempre sendo relegada a terceiro plano no momento da aplicação de recursos provenientes de medidas compensatórias dos projetos que a cidade recebia, e que esta APA abriga os 2% de mata atlântica remanescente, e que desta vez ela poderia ser lembrada para que pudesse receber parte dos recursos destinados para a compensação dos impactos oriundos desse projeto. Passou-se à etapa e que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Luís Yabíku, vereador de Campinas teceu as seguintes considerações: que este debate era extremamente interessante e importante para a cidade de Campinas, que poderá vir a abrigar um dos maiores aeroportos do país e do mundo; que em relação a questão da impermeabilização do solo, impacto considerado pelo próprio EIA como extremamente negativo e de ocorrência certa, em curto e médio prazo, e de média magnitude mediante a adoção de medidas preventivas, o empreendedor está assumindo o compromisso de minimizar este impacto, motivo pelo qual questionava quais seriam os dispositivos de drenagem que potencializam o processo de captação, se seria a construção de um piscinão, e que isso precisa ficar bem claro para a população; com relação a implantação e manutenção de áreas



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

verdes qual seria o tamanho dessa área quantas árvores seriam plantadas, qual a quilometragem quadrada de plantio de árvores, considerando-se que o processo de reflorestamento leva muitos anos para se concluir, e que tudo isso deve integrar o EIA/RIMA, pois assim será possível Campinas conseguir um aeroporto verde, preservando o meio ambiente já tão degradado. Sebá Torres, Vereador do Município de Campinas, comentou que o EIA/RIMA propõe uma verba de compensação ambiental num montante de 32,4 milhões de reais, sendo 3,88 milhões de reais (12%), destinados ao Parque Estadual da Reforma Agrária e à Estação Ecológica de Valinhos, e ainda 28,5 milhões, um montante maior, na implantação de nova unidade de conservação que se encontra muito fragmentada em quatro partes, e que ainda prevê um programa de recuperação e conservação das matas ciliares e área de APP existente no entorno dos riachos do Capivari Mirim e Ribeirão Viracopos; que sua proposta era que 5% do montante desta verba de compensação fosse destinado para a APA de Campinas, especificamente no que tange a dois quesitos: 1) a construção da sede do conselho gestor da APA; 2) elaboração e implantação do plano de manejo e gestão da APA, enfatizando que embora tenha sido identificada no estudo ela não foi considerada para receber recursos de compensação por ser uma unidade de influência indireta. Depois de Politizador AFS, Vereador do Município de Campinas, questionar por que as áreas no entorno do aeroporto não se valorizaram como as de Barão de Geraldo, doadas pela Fazenda Rio das Pedras, na região da Unicamp, e que na verdade ninguém se importava com aquela população, pois estão preocupados em fazer um grande shopping Center ou um condomínio fechado, Jairson Canário, Vereador do Município de Campinas, comentou que embora defendesse os interesses da população do entorno do aeroporto, era preciso considerar que a ampliação trará um grande desenvolvimento não só para a cidade de Campinas, mas para todo o Brasil; que como morador do entorno desde 1970 acompanhou a luta da população em busca de infra-estrutura para garantir uma mínima qualidade de vida, e que também reconhece o valor histórico dos proprietários de terras, mas nenhum valor histórico pode superar a necessidade de moradia; que via com preocupação as políticas de compensação que se pretende implantar, que as verbas eram muito baixas e tem que ser ampliadas para que se recupere a vegetação degradada, principalmente na região da bacia do Capivari; que era fundamental se preservar os rios e nascentes, porque daqui a vinte e cinco anos queremos ter um aeroporto que tenha mantido uma grande área verde em seu entorno, e cabia a este momento histórico garantir isso; que Campinas precisa sim do aeroporto, mas é preciso que seja feito com todo respeito ao meio ambiente, e com qualidade de vida para a população. Leonice da Paz, Vereadora do Município de Campinas, fez um breve relato sobre os trabalhos de uma comissão especial de estudos, que durante dois anos acompanhou o projeto de ampliação do Aeroporto de Viracopos, com intuito principal de respaldar essa população do entorno do aeroporto, que seria desapropriada para a construção da segunda pista de pouso e decolagem; que naquela ocasião teve a oportunidade de ouvir os moradores e os munícipes sobre o projeto e depois de elaborado o cadastramento e o levantamento sócio-econômico daquela região concluiu-se que seriam afetados treze bairros, com população estimada em 40 mil pessoas, que recebiam uma placa para colocar em sua residência com a palavra “desapropriada”, mas que isso foi corrigido de forma a se melhorar a auto-estima dos moradores que se sentiam discriminados; que depois desse processo todo, concluiu-se que os investimentos seriam inviáveis, e por uma decisão do Governo Federal, mudou-se a construção da pista para o outro lado, na área rural que abrange em torno de 25 famílias, no bairro Novo Friburgo; que estas novas famílias que passaram a ser objeto do projeto também merecem o mesmo cuidado, o mesmo respeito que tiveram as quase 40 mil pessoas, mas que considerava que a ampliação do aeroporto era irreversível,



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

mas esse era o momento de se unir as forças para amenizar o prejuízo desses moradores; que questionava como seria feita a manutenção da Rodovia Santos Dummont, que era a única estrada de acesso à Viracopos, e que se faz necessária a construção de avenidas marginais a esta rodovia, que já se transformou em uma grande avenida., assim como de construção da continuação do contorno viário para ligar o aeroporto ao sistema Anhanguera-Bandeirantes que dá acesso a São Paulo e à rodovia D. Pedro I que , por sua vez, dá acesso ao Vale do Paraíba e ao Rio de Janeiro; que muitas cidades serão beneficiadas positivamente com a ampliação, mas questionava quais seriam os reais benefícios desse projeto para Campinas, que ficaria com grande parte dos impactos negativos da obra, não só ambientais mas também sociais; que foi instituída na Câmara uma nova comissão especial de estudos sobre este projeto e que espera receber toda a atenção e a transparência por parte da Infraero, com o envio de toda a documentação pertinente, para que a população tenha conhecimento de todo esse processo e possa acompanhá-lo, para dimensionar o papel real da ampliação do aeroporto no desenvolvimento da cidade. Biléu Soares, Vereador do Município de Campinas, comentou que Campinas é uma cidade muito especial, destaque no cenário nacional pela sua força, pela sua pujança, locomotiva do interior brasileiro, sendo óbvia a sua vocação para que nela haja a ampliação de Viracopos, todavia existem elementos importantes que precisam ser melhor discutidos, e não existiria lugar melhor do que este Parlamento, que é o porta-voz dos desejos e anseios da população; que os impactos ao meio ambiente serão muito grandes, aliados aos impactos nas unidades históricas da região, sendo que as comunidades de Helvetia e Nova Friburgo não podem ser dilaceradas no seu sustento e no seu coração, lembrando que empregam outras tantas pessoas nas suas propriedades, sendo necessário se buscar alternativas para minimizar e atenuar o drama dessas pessoas, sendo que a questão ambiental, a questão cultural e histórica se completam nesse momento; que era preciso dar fôlego ao diálogo, à parceria, à participação, recolhendo-se todas as sugestões, melhorando cada vez mais este projeto; que isso é apenas o início, o caminho será longo, vamos arregaçar as mangas, não perder tempo com discussões insignificantes, ouvir todas as opiniões para que o novo Aeroporto de Viracopos seja completamente sintonizado com os anseios da região. Zé do Gelo, Vereador do Município de Campinas comentou que a Comissão de Estudos da Câmara sobre o projeto vai aprofundar ainda mais essa discussão junto com a Infraero, com os órgãos municipais competentes e com as lideranças de bairros, e todos os questionamentos serão respondidos, porque mesmo em nome do progresso não se pode sacrificar a população; que era preciso se saber quais serão os impactos desde a fase inicial de construção até o término, o que se fará com os trabalhadores que virão de fora com a conclusão das obras, para que não se crie mais um problema habitacional e social em Campinas; que endossava as colocações da vereadora Leonice da Paz sobre a necessidade de construção de marginais à rodovia Santos Dummont, pois o tráfego deverá ser multiplicado em dez vezes com a ampliação de Viracopos, e não se terá apenas aumento de poluição proveniente dos aviões, mas também da frota de veículos automotores, o que requer um estudo bem mais aprofundado sobre este impacto; que trata-se de um projeto que tem trazido bastante discórdia e que ainda precisa ser muito discutido com a sociedade.. Artur Orsi, Vereador do Município de Campinas, teceu os seguintes comentários: que grande parte dos oradores colocaram dois lados nessa questão, de um lado aqueles que são favoráveis à manutenção de cerca de 40 mil moradores em uma região que vinha sendo finalmente provida de toda a infra-estrutura por parte da administração municipal depois de trinta de sofrimento e privação, e de outro lado se coloca a preservação de uma área ambiental muito importante, que é o cerrado, mas que na realidade não era esse o foco principal da discussão, pois é igualmente importante tanto proporcionar a essas pessoas uma moradia digna,



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

quanto se preservar o meio ambiente; que ficou bastante claro que logo que houve a possibilidade de se fazer o novo traçado da pista para o lado rural, objeto do EIA/RIMA apresentado, que tanto o Governo Municipal quando o Presidente da República fizeram uma opção política, e não uma opção técnica, pois se realmente fossem optar pela questão técnica não teriam alterado o traçado; que as desapropriações para o novo traçado custariam ao Governo 161 milhões de reais, a compensação ambiental mais 32.4 milhões de reais e o custo para realocar aquelas pessoas, nos doze bairros do outro lado, seria de R\$ 58 milhões de reais, ou seja, vai se gastar mais de 150 milhões de reais com esse novo traçado; questionou se não seria muito melhor pegar esse dinheiro e utilizá-lo para a transferência destas famílias para outros bairros melhor planejados e com infra-estrutura adequada, do que deixar esta a população vizinha ao aeroporto, correndo riscos de acidentes com os aviões, enfrentando poluição sonora intensa e recebendo descargas de poluentes atmosféricos, querosene e óleo em cima de suas casas; que essa solução seria muito mais fácil e muito mais barata para o município, e se estaria pensando de forma mais humana nesta população; que em 2006 a Promotoria Pública entrou com uma ação civil pública impedindo o Prefeito Municipal de aplicar recursos para melhorar essas moradias, alegando que a partir do momento que ele aplicasse esses recursos nessas 4 mil famílias ele estaria inviabilizando completamente esse traçado e optando somente pelo traçado da área rural, recordando que o promotor disse naquela ocasião que “ao optar pela área rural, a municipalidade ignorou que ela é imprópria para a urbanização e que não velou pela preservação dos mananciais, matas e cerrados (em processo de tombamento) e não avaliou a capacidade de uso agrícola e produção rural, o que só poderia ocorrer mediante laudo do Incra que ainda não existia”, e que por estes motivos acreditava que a administração municipal se precipitou em optar por este novo traçado; que diante de toda a crise econômica mundial ninguém era contra virem investimentos para a cidade, que vão gerar mais de dez mil empregos e dobrar a arrecadação de ICMS no município, não era esse o foco da discussão; que a administração pública fechou a possibilidade de outro traçado e com isso ficou evidente ela nunca teve a preservação e a preocupação com o meio ambiente como um viés da política municipal, mas que esperava que agora com a Secretaria Municipal de Meio Ambiente se encare melhor a questão ambiental na cidade, que apresenta inúmeros problemas que precisam ser enfrentados. Josias Lechi, Vereador do Município de Campinas declarou que em relação às críticas do Vereador Artur Orsi sobre a alteração do traçado da nova pista, esclarecia que pior seria se o gestor público não tivesse sensibilidade social e não incluísse isso na pauta da sua gestão, e que considerava também uma questão ambiental discutir o animal-homem, o ser humano que convive com a natureza e nesse caso em especial, com a população da região do Campo Belo, outrora ameaçada com a construção da pista daquele lado; que esse ou qualquer outro empreendimento está sim pautado por interesses capitalistas, até para poder fazer o debate da compensação; que saia desta audiência pública com grande expectativa de melhorar o EIA/RIMA, pois foi convencido de que o projeto pode melhorar, não só em termos de estudos mas com perspectiva de equalização do impacto ambiental dessa grande obra. Valdir Terrazan, Vice-Presidente da Câmara de Vereadores de Campinas, teceu as seguintes considerações: que em março de 2006, encaminhou um ofício ao Governo de Estado, ponderando que não revogasse naquele momento aquele decreto estadual, antes mesmo do estudo de impacto ambiental, e que o decreto foi revogado no mês de maio daquele mesmo ano, e parece que se passou o carro adiante dos bois e algumas questões acabaram sendo atropeladas; que não se trata de ser contra ou a favor e, sim, de se ter uma certa coerência, e que considerava incompatível a presença de um aeroporto encravado entre pessoas, e desafiava alguém do governo ou algum técnico da Infraero a lhe dizer que não existe o



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

risco de um avião cair em cima daquela população do entorno, e que isso já aconteceu outras vezes, a exemplo de Congonhas; que dizer a aquela população que estão recebendo um presente só se for um “presente de grego”, porque estão recebendo apenas o que é de direito de todo cidadão e nada mais do que isso, mas em contrapartida tem que enfrentar na cabeça um avião de 300 toneladas, 14 aeronaves por hora, ninguém vai conseguir sequer assistir televisão ou falar no telefone; questionou se quando foi permitido a essas pessoas permanecerem lá lhes foi dito como seria a vida delas com a ampliação, e se a área atual já se encontrava realmente saturada a ponto de não permitir esse crescimento; que se o processo de crescimento vier para prejudicar ele perde toda e qualquer lógica. Finalizou, parabenizando às entidades pela luta e pelo debate, e declarou que se for este o caso que melhor seria se congelar esse crescimento. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Paulo Sérgio Garcia de Oliveira, Secretário Municipal do Meio Ambiente de Campinas teceu os seguintes comentários: que se tratava da ampliação de um aeroporto internacional existente e devido ao seu porte realmente haverá inúmeros impactos ambientais, especialmente no cerrado, além de outras áreas de matas que seriam afetadas, mas que questionava como seria possível se ampliar um aeroporto senão nas suas próprias imediações e se havia em toda a cidade alguma área mais adequada e que não afetasse nenhum fragmento de vegetação inventariado, sem alterar nascentes, cursos d água ou matas, assim como não havia em todo estado de São Paulo uma área onde se pudesse implementar um novo aeroporto sem que ele traga impactos negativos para a região onde se pretende instalar; com relação as alternativas realmente se for considerado apenas os impactos ao meio ambiente, ou seja, a preservação dos fragmentos de vegetação nativa e do cerrado então a alternativa mais adequada seria assentar aquelas quase 50 mil pessoas que estariam no traçado do antigo aeroporto, mas perguntava o que o poder público poderia oferecer as estas pessoas? Em que local da cidade se poderia criar um grande loteamento para assentar estes cidadãos, e com toda certeza, seria uma área rural, sobre áreas de fragmentos de vegetação nativa, o que também traria impactos ambientais; que o prefeito de Campinas optou por impactar uma parcela bem menor de famílias, mas que não abriria mão da adoção de todas as medidas mitigatórias e compensatórias a cada um dos impactos gerados; que lhe causava preocupação o fato de que os recursos das medidas compensatórias por força de lei tenham que ser aplicados obrigatoriamente em unidades de conservação constituídas, que na região se resumem a duas unidades de pequeno porte, e que em Campinas existem cerca de 120 fragmentos de matas; que caberia à Secretaria de Estado do Meio Ambiente definir aonde serão aplicados estes recursos, se em Campinas, em Valinhos ou outro município impactado com o aeroporto, mas fazia uma recomendação no sentido de que parte desses recursos pudessem ser conduzidos à elaboração de um plano de ocupação na bacia do Rio Capivari e do rio Capivari Mirim, que norteasse e mapeasse as áreas de conservação permanentes, os fragmentos de vegetação nativa, as medidas de controle de enchente, as medidas de qualidade e disponibilidade de água dessa bacia, de maneira que pudesse nortear todo o desenvolvimento que pode ser criado a partir da implantação do empreendimento, agindo como uma verdadeira ferramenta de planejamento; que com a existência de um plano norteador os novos EIA-RIMAs eles poderiam já vir no sentido de consolidar a formação desse grande corredor ecológico ao longo do rio Capivari, dos seus afluentes, desconectando os fragmentos de vegetação nativa que ali existem e criando critérios de diretrizes de áreas a serem urbanizadas e das áreas que devem ser mantidas como estão. Alair Roberto Godoy, Secretário Municipal do Planejamento e Desenvolvimento Urbano de Campinas, destacou que uma grande preocupação de sua Pasta foi a existência e a possibilidade de ampliação do Aeroporto de Viracopos, questão que foi objeto do Plano Diretor de 1996, onde a



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

macro zona 7 era dada como área imprópria para urbanização, e na revisão do Plano Diretor que ocorreu em 2006, foi classificada como área de restrição por influência da operação aeroportuária, e que mesmo a área rural sofre restrições em função da existência do aeroporto; que desde a década de 50 aquela região já abrigava loteamentos, como o Jardim Itaguaçu, Jardim Mantaguaçu, Campo Belo, e grande parte desta área estava designada para desapropriação desde 1979, ou seja, há trinta anos esta população ficou esperando uma definição; que em 2000, quando surgiu uma iniciativa de se começar esta desapropriação, houve todo um movimento que acelerou a ocupação dessa área porque havia possibilidade de serem indenizadas as pessoas que estavam lá, mas a desapropriação nunca ocorreu, e justamente sobre este aspecto histórico que deve-se olhar o aeroporto, e a decisão de modificar o traçado foi tomada com o governo federal; que existe sim planejamento para aquela área de restrição a ocupação, mas o momento é de se buscar a solução e equacionar as medidas possíveis para permanência dessa população, e não ficar discutindo uma decisão já tomada; que o fato de se criar duas pistas deverá diminuir os impactos de ruído, porque permitirá que se divida esse tráfego, e aumente o intervalo de ruído que tem em cima, porque toda a área da curva 2 está na área patrimonial do aeroporto, reduzindo o impacto sobre a população; com relação a questão de Friburgo e Fogueteiro existe sim a possibilidade de se preservar o sítio histórico, de se investir em recuperação daquela área, e está sendo desenvolvido por essa Secretaria um plano local de gestão, que é um detalhamento do Plano Diretor para a macro zona 7, colocando toda a estrutura da Secretaria da Habitação para ajudar na avaliação e proposição de mitigação desses impactos; que era absolutamente inconcebível se afirmar como foi dito por supostos especialistas que um avião a uma altitude maior, gaste mais combustível do que um ao nível do mar, onde a densidade do ar é muito maior, e que se estava aqui para se falar sério, com base em conhecimentos técnicos e científicos; que embora a Lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação-SNUC determine que as verbas de compensação sejam destinadas somente para unidades de conservação integral, sugeria que as unidades de conservação sustentável do município, como a Mata do Ribeirão Cachoeira, em Joaquim Egydio e a Mata de Santa Genebra, que são unidades de conservação sustentável pudessem receber parte desta verba. Finalizou afirmando que é preciso se analisar todo este projeto com seriedade, propor as medidas mitigadoras e avaliar as melhores medidas para a continuidade dessa ampliação. Sebastião Arcanjo, Secretário Municipal do Trabalho de Campinas, declarou que fazendo uma retrospectiva histórica sobre todo este processo de ampliação lembrava que um dos últimos atos do prefeito Toninho, assassinado em 2001, foi justamente discutir com esta Casa a questão das alternativas e opções para a ampliação do Aeroporto de Viracopos, o que pode ter sido inclusive um dos motivos para o crime; que as opções eram manter o traçado original, que havia sido pensado na época da ditadura militar, em 1979, e a Infraero em 2001 se recusava a discutir qualquer outra alternativa, mas o prefeito de forma corajosa se reuniu com aquela população, debateu e os moradores aceitaram a tese da ampliação e a cidade de Campinas ao longo de todos estes anos confirmou essa alternativa, rejeitando o traçado feito pela ditadura, que queria sim tirar 40 mil pessoas daquela região, mas foi derrotada pela mobilização social e foi essa a opção que a cidade fez generosamente, reconhecendo a importância do papel estratégico do aeroporto de Viracopos e de sua ampliação; que evidentemente existem valores histórico-culturais que devem ser respeitados das comunidades que eventualmente serão atingidas por essa nova proposta, mas as comunidades carentes que estavam até então abandonadas, desprovidas de qualquer serviço público, também tem valores culturais, históricos ou a sociedade contemporânea só reconhece valores históricos de setores mais privilegiados? Que neste caso houve sim uma decisão política corajosa do Presidente da



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

República de entender, decidir e propor a mudança de projeto à Infraero, considerando os desejos da cidade e que fossem preservados os direitos das comunidades do entorno do aeroporto, numa posição política legítima e democrática; que via com satisfação que o Comdema havia reassumido seu caráter deliberativo, justamente num momento de uma discussão tão importante para a cidade e possibilitando que viesse a se posicionar acerca de temas relevantes como este; que esperava que os recursos da compensação pudessem ser utilizados para a solução de problemas crônicos ambientais de Campinas e região. Antes de passar para a etapa das réplicas, o Secretário-Executivo, excepcionalmente, concedeu direito de resposta à presidente do Comdema, Mayla Porto e ao Vereador Artur Orsi, que alegaram terem sido atacados durante esta sessão, deixando claro que seria concedido tempo de até dois minutos a serem utilizados apenas para suas defesas. Mayla Porto declarou que lamentava que o Secretário Lagos já tivesse ido embora, pois sua resposta era justamente sobre uma colocação feita por ele, qual seja, que tinha enorme orgulho de ter servido a cidade por quatro anos no cargo de Diretora de Departamento de Meio Ambiente da Prefeitura de Campinas, tarefa que exerceu com grande honra e que se revelou um grande aprendizado, porque na verdade sempre se consegue fazer menos do que se deseja, do que se pensa fazer, exatamente porque a cidade era como uma grande colcha de retalhos, um campo de forças com diversos interesses, e tem atuação também sobre a esfera do Poder Executivo, e a forma como está organizado hierarquicamente este Poder, evidentemente, não permite a todos participar de todas as instâncias de decisões; que como diretora e não secretária não tinha participação direta nas decisões do poder, e desta forma esclarecia que efetivamente não sabia e que nunca soube os motivos reais que levaram a esta decisão de traçado, até porque nunca foi sequer consultada para dar um parecer específico sobre isso; que esteve em Viracopos em duas oportunidades, uma delas com os técnicos da Prefeitura e quando consultada se posicionou totalmente contrária à eliminação do cerrado, e numa segunda visita em companhia de conselheiros do Comdema para também conversar com o pessoal da Infraero para tentar demovê-los dessa situação, ou seja, sua opinião sempre foi clara e transparente, sempre foi contrária, mas como se vive numa democracia a decisão da maioria deve ser sim respeitada. Artur Orsi, Vereador do Município de Campinas, pronunciou-se nos seguintes termos: que na política muitas vezes se lida com a emoção, mas hoje se precisa discutir a questão da razão; que reiterava sua posição de que o que determinou a mudança do traçado da pista foi uma questão política, e que inclusive pode demonstrar em sua fala como serão gastos 200 milhões de reais para alterar o traçado, dinheiro esse que poderia ser empregado para colocar essas quatro mil famílias num lugar muito mais apropriado, com melhores condições de vida, com áreas verdes, com área de lazer; que em momento nenhum foi contra essas pessoas terem uma moradia digna, muito pelo contrário e que se a cidade avalizou o projeto nas urnas e foi implantado pelo prefeito foi porque essa população estava sofrendo muito, mas que aquela área era objeto de desapropriação, muitos migraram procurando uma oportunidade, o que acabou inchando automaticamente aquela área; que essa decisão política tomada em 2006, foi pautada pela agenda eleitoral, sem sombra de dúvidas, pois verificou-se a possibilidade de eleitoralmente faturar em cima daquelas pessoas que estavam sofrendo e aquele era o momento apropriado; que questionava se o Partido dos Trabalhadores administrou essa cidade desde 2000 por que não tomou providência antes disso, lembrando que o Prefeito Toninho que foi citado aqui, era um ambientalista, um urbanista, e que ele pensava somente em resolver os problemas dessas famílias e trazer desenvolvimento para a cidade, mas um desenvolvimento que não estivesse atrelado ao adesismo, ao governo de plantão que está aí, e que o melhor seria oferecer moradia digna em outros locais e não no local onde estão agora, mas a única opção parecia ser a ampliação onde ela



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

está agora, mas alertava que não haverá nenhuma medida remediadora que vá resolver o impacto ambiental monstruoso que será causado. Passou-se à etapa das réplicas. Mauro Cauville, Superintendente de Meio Ambiente da Infraero, ofereceu os seguintes esclarecimentos: 1) com relação ao tamanho da área que foi pretendida para a desapropriação ela é necessária para o desenvolvimento de uma pretensão operacional necessária ao melhor desenvolvimento do aeroporto; 2) que a nova pista teria sim área de segurança e de escape, e por isso a dimensão longitudinal com relação às cabeceiras, e o posicionamento entre as pistas não levava em conta apenas a operação da pista, porque nada adianta se ter duas pistas com uma capacidade de processamento de pouso e decolagem, se no centro do aeroporto não tiver pátios e demais infra-estrutura capazes de receber essas aeronaves e um posicionamento de embarque e desembarque; 3) que em relação a crítica referente ao fato de não ter sido apresentado nenhum projeto detalhado do sítio aeroportuário esclarecia que estava sendo atendida uma determinação do Tribunal de Contas da União, que proibia ao gestor público contratar projetos básicos sem a prévia autorização e sem o prévio licenciamento do empreendimento, sob o risco do projeto ser reprovado; 4) com relação as eventuais falhas no EIA/RIMA a Infraero atenderia todas as exigências que se fizerem necessárias e responderia a todos os questionamentos, pois a empresa era ambientalmente responsável, e prova disso é que em todos os aeroportos operados pela empresa são desenvolvidos catorze tipos diferentes de programas ambientais, entre eles o programa de recursos hídricos, que tem conseguido com sucesso reduzir o consumo de água nos terminais, assim como outro de redução de consumo de energia em Congonhas, com economias significativas aos cofres públicos, além de outros trabalhos em parceria com a Agência Nacional de Água; 5) que através de um convênio com a Embrapa vem sendo implementada a recuperação de 1200 hectares de áreas degradadas, passivos de áreas que foram recentemente adquiridas pela Infraero, e somente em Brasília já foram recuperados 70 hectares de cerrado nativo; 6) que a empresa desenvolve atualmente mais de mil demandas de compensação ambiental nos 67 aeroportos sob sua responsabilidade em todo país; 7) que Viracopos era um equipamento urbano inserido na cidade, e será preciso se trabalhar em conjunto com os poderes Legislativo, Executivo e com a sociedade para que se chegue num entendimento único que vá permitir um desenvolvimento que atenda a todos os anseios. Jacinto Constanzo Junior, representante da Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental, responsável pela elaboração do EIA-RIMA, ofereceu as seguintes informações: 1) quanto a vegetação foram feitos levantamentos em campo em todos os biomas dentro do contexto da área do aeroporto, que em conjunto com a análise das fotografias aéreas permitiram a elaboração deste estudo; 2) em relação as áreas tombadas em momento nenhum se desconsidera os remanescentes de cerrado, nem o processo de tombamento em curso na prefeitura de Campinas, todas as áreas estão identificadas, foram estudadas e colocadas em programas pertinentes, num total de vinte programas diferentes, que serão devidamente detalhados pelo projeto executivo, após a obtenção da licença previa, inclusive com estimativas de custos como exige a legislação ambiental; 3) que o empreendedor tem que atender as exigências da lei SNUC, que determina onde deve ser aplicado o recurso da compensação ambiental, ou seja, nas unidades de proteção integral, tendo sido identificadas sete unidades no entorno do aeroporto, todas elas objeto de estudo aprofundado, inclusive com entrevistas e conversas com os gestores de cada uma destas unidades, para se entender as necessidades e realidades distintas; 4) adicionalmente foram também identificados quatro remanescentes logo abaixo da área aeroportuária e existe uma proposta de aquisição destes remanescentes pela Infraero para recuperação e formação de um corredor ecológico interligando com o remanescente principal, que tem a região do miolo bastante degradada; 5) que era



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

bastante justa a reivindicação de que os recursos da compensação fossem também utilizados em APAs da região que não eram de proteção integral, em matas ciliares ao longo do reservatório, mas a definição da aplicação dos 32 milhões de reais seria definida legalmente pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente; 6) que todos os impactos, tanto positivos como negativos foram devidamente identificados e elencados no EIA/RIMA, e propostas medidas de mitigação ou de compensação para cada um destes impactos; 7) que em relação às emissões de poluentes provenientes das aeronaves foram utilizados os parâmetros da Agência de Proteção Ambiental Americana, e todo detalhamento faz parte do capítulo 7.1.9 do estudo, e que não era possível se comparar o movimento dos aeroportos de Londres e de Paris, que tinham um tráfego aéreo seis vezes maior que o aeroporto de Cumbica em Guarulhos; 8) com relação ao tráfego de veículos, os estudos demonstraram que serão agregadas as emissões veiculares de 10% na Rodovia Santos Dummont-Bandeirantes no entorno do traçado do aeroporto; 9) que as análises das curvas de ruído tem que estar inseridas dentro de uma área específica para não afetar a população que esteja fora da área. Márcia Corrêa, representante da Proesp, teceu as seguintes considerações: que não se deve levar o debate para a questão dos moradores da antiga zona de ampliação do aeroporto, esse não é o objeto dessa audiência pública, e acabava desviando uma série de outros interesses maiores na questão de Viracopos, embora reconhecesse que em algum momento a situação destes moradores precisava ser resolvida, pois estariam morando em um local altamente impactado e com risco de acidentes aéreos; que até o momento não se conhecia o verdadeiro tamanho e a extensão que a ampliação significaria para Campinas, questionando se realmente havia necessidade de um aeroporto de grandes dimensões como parecia ser esse o caso de Viracopos, e se não seria mais viável que se construam aeroportos de menor porte em cidades que querem ter o seu aeroporto como Sorocaba e Ribeirão Preto, diminuindo os impactos desse grande empreendimento sobre Campinas, cuja capacidade de suporte encontrava-se esgotada nas questões da água e da destinação de lixo; que não acreditava na recuperação do cerrado, que vai ser aterrado, porque a segunda pista vai ficar distante 3 600 km da outra, e que mesmo para a construção da primeira pista já houve interferência direta no cerrado, já houve um impacto muito grande nas nascentes e na lagoa lá existente e tudo isso sem nenhuma licença ambiental, e nem mesmo a Prefeitura sabia que a Infraero estava fazendo as obras; que 60% dessa água serve para o abastecimento do município de Indaiatuba, e já se fala de represar a água toda, contornar o aeroporto, e isso era totalmente inviável, ou seja, deveria se assumir no estudo que não existe viabilidade desse empreendimento sobre essas áreas importantes de mananciais e sobre essas áreas importantes de fragmentos ainda preservados, e é justamente sobre estas incongruências do EIA que se precisava discutir; que se a Infraero dispunha de dezoito alternativas, de A até N por que só a N foi discutida, aonde estão as outras? Onde está a transparência desse processo? De onde virá a terra necessária para o aterramento dos 45 metros necessários para igualar as pistas? Declarou que essa ampliação está vindo goela abaixo da população, sendo esta a primeira oportunidade efetiva para que se tomasse conhecimento deste projeto e do que realmente vai ser feito dentro do sítio aeroportuário, enfatizando que os próprios moradores do entorno ainda não sabem de nenhum detalhe, e a imprensa local omite os grandes impactos dessa ampliação. Sugeriu que fossem realizadas novas audiências públicas, para que este EIA-RIMA seja melhor explicitado, dissecado, e o projeto integralmente apresentado, para que a sociedade possa discutir de maneira profunda e democrática. Eneida Ramalho de Paula, representante do Instituto Jequitibá, comentou que havia feito uma citação em relação aos aeroportos da Inglaterra e da França, para justamente mostrar aonde chegaremos com a futura ampliação, não o momento atual; que o RIMA era efetivamente omissivo



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

quanto aos efeitos dos poluentes sobre a saúde pública, pois existem inúmeros levantamentos médicos sobre esta questão que não foram sequer mencionados nos estudos apresentados; que países como a Holanda estão desenvolvendo estudos sobre a diminuição do volume de passageiros e do número de vôos, com o incremento de cinco milhões de viagens/ano via férrea, em função da poluição que os aviões estão gerando em todo o planeta, e é possível inclusive se ver pela Internet imagens de rastros de aviões no espaço; questionou se realmente valia a pena trazer para Campinas um empreendimento desse porte, pois os dados apresentados até o momento são insuficientes para embasar uma análise aprofundada. O representante do Consema à Mesa, Carlos Bocuhy, depois de oferecer uma série de esclarecimentos sobre estudos de impacto ambiental, teceu as seguintes considerações: que cabe ao empreendedor demonstrar para a sociedade, antes de construir a obra, quais os impactos que o empreendimento vai gerar, não se trata, portanto, da apresentação de um projeto executivo, como disse o empreendedor, mas uma modelagem necessária; que havia grande intranqüilidade na sociedade com relação aos impactos na saúde, entre eles aqueles que recairão sobre a população de Valinhos, que têm o direito de saber qual será o aumento do número de vôos sobre suas cabeças; que para o Conselho Estadual do Meio Ambiente poder se posicionar acerca da viabilidade ambiental ou não deste empreendimento é preciso se conhecer todos os aspectos do solo, do ruído, impactos sobre a saúde, enfim todos os impactos referentes ao empreendimento e possíveis medidas de mitigação e de compensação a estes impactos; que há também questões de fundo, questões políticas sobre a população local, mas nisso o Conselho Estadual de Meio ambiente não vai ter nenhum peso; que estranhou muito que não houvesse nenhum representante de Universidade, questionando aonde estava a Academia de Campinas neste processo, considerando-se que a cidade dispunha de um forte aparato científico e técnico, considerado um dos melhores do Brasil, constantemente consultado pelo próprio Consema na tomada de decisões, questionando qual a posição deste segmento importante da sociedade .diante de um empreendimento que representa uma força motriz da cidade; que a questão ambiental é transdisciplinar, transversal, trazendo no seu bojo toda a área do conhecimento humano com um novo paradigma, para que se possa decidir com clareza se esse estudo de impacto ambiental apresenta condições de sustentação; que perguntava à Infraero se havia cálculo ou se ela faz o seqüestro de carbono de todos os pousos e decolagens do Brasil hoje, qual a estimativa de quantas florestas vamos precisar para isso, e que poucos proprietários de automóveis param para calcular o quanto emitem de carbono, mas cada vez mais é preciso que todos tenham consciência de qual é essa expectativa de sustentabilidade real do nosso comportamento; que perguntava ao DAIA se o EIA/RIMA não teria que estar mais maduro, mais consubstanciado, para ser apresentado à sociedade, e não ser complementado de uma forma burocrática por esse Departamento, sem uma efetiva participação social, atendendo à resolução Conama 01/86 que exige a gestão participativa; qual era o prognóstico da Infraero e que como representante do segmento ambientalista do Consema já informava que fará uma exigência muito forte com relação a este prognóstico, porque sem uma segurança ambiental, sem uma segurança na sociedade, os ambientalistas votariam contrários a viabilidade ambiental do projeto, e cabe à Secretaria de Estado de Meio Ambiente colocar a regra clara do jogo, dizer se este instrumento é ou não bom, porque aqueles que não tem voz, os animais, os fetos, as crianças ou os idosos só tem voz quando o EIA é bem feito; que invocava neste momento maturidade e seriedade por parte da Infraero, da consultoria, do DAIA, fazendo coro à preocupação e a sensibilidade dos ambientalistas, que não é paixão e sim precaução; que enfatizava a necessidade da participação das universidades nessa discussão, que se calam nesse momento, estava ausente a torre de marfim do conhecimento, da



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

sabedoria, paga pelos cofres públicos, mas que por uma questão incompreensível, se afastam da discussão de políticas públicas. Concluiu solicitando que a Infraero apresente no Conselho Estadual de Meio Ambiente do Estado de São Paulo seu plano aeroportuário para o Estado, porque a cada momento surgia um novo projeto, uma nova comunidade sendo assustada por um novo aeroporto, e parecia que não havia uma diretriz de planejamento ou pelo menos não transparece isso para a sociedade, dificultando o entendimento sobre o setor aeroportuário. Maria Cristina Poletto, Diretora do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental- DAIA, declarou: que esse departamento participava das audiências públicas com a equipe de técnicos que é responsável pela avaliação do estudo ambiental, com objetivo de subsidiar a análise com base na manifestação da população, e que considerou muito importantes as manifestações ocorridas durante esta audiência, e que contribuirão muito com a análise deste departamento para avaliação do EIA e posterior emissão de parecer técnico a respeito desse projeto, composto inclusive por pareceres técnicos setoriais específicos sobre ruídos, vegetação, emissões atmosféricas, entre outros, que subsidiam as análises do DAIA; que após todas as análises serão verificadas as deficiências, inclusive considerando-se todos os questionamentos feitos hoje, enviado ao empreendedor que tem que responder a tudo; com relação a compensação ambiental esclarecia os estudos elaborados pela equipe consultora sobre as áreas de conservação ou possibilidades de novas são encaminhados à Câmara de Compensação Ambiental no âmbito da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, que analisa e decide sobre os recursos, avalia melhor a possibilidade de aplicação desses recursos em unidade de conservação existente, e que em relação a porcentagem de 0,5% do valor do empreendimento a ser destinado a compensações ambientais existia uma ação de inconstitucionalidade, e um grupo de trabalho foi composto para revisão dos parâmetros para a definição da porcentagem a ser aplicada caso a caso, baseado na avaliação dos impactos e nos parâmetros a serem definidos numa nova resolução da Secretaria. Depois de o Secretário-Executivo comentar que o Secretário de Comunicação, Francisco Lagos lamentava o esvaziamento da audiência antes que tivessem sido oferecidos os esclarecimentos solicitados em função da duração da audiência, agradeceu a participação efetiva de todos, declarou terem sido cumpridas todas as etapas da audiência pública preconizadas pela Deliberação Consema 34/2001, e que aquele que desejasse ainda contribuir para o aprimoramento desse projeto poderia enviar sua colaboração ou questionamento, no prazo de cinco dias úteis contados a partir da data desta audiência, à Secretaria Executiva do Consema, através dos Correios, ou protocolá-la diretamente nesse setor. E, como mais nada foi tratado, deram-se por encerrados os trabalhos dessa reunião. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora do Núcleo de Documentação da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.