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 Indaiatuba, em 27 de maio de 2009.

Realizou-se, no dia 27 de maio de 2009, às 17 horas, na Sala Acrício de Campargo, Centro Integrado de Apoio à Educação de Indaiatuba-CIAEL, Av. Engenheiro Fábio Roberto Barbanabé, 3665, Jardim Regina, 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 Excelentíssimos Senhores Zé do Gato, Luís Yabiku e Luiz Alberto Pereira, Vereadores do Município de Campinas, e Luiz Alberto Pereira Cebolinha, Hélio Ribeiro, Bruno Ganem, e Carlos Alberto Rezende Lopes, Vereadores do Município de Indaiatuba –, do Poder Executivo — nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Antonio Carlos Pinheiro, Vice-Prefeito do Município de Indaiatuba, Paulo Sérgio Garcia de Lokveira, Secretário de Meio Ambiente do Municíio de Campinas, Nilson Alcides Gaspar, Secretário de Urbanismo e Meio Ambiente do Município de Indaiatuba –, do Poder Judiciário – na pessoa do Excelentíssimo Senhor Doutor José Roberto Carvalho Albejante, Promotor de Justiça de Campinas –, dos órgãos públicos – na pessoa do Ilustríssimo Senhor Capitão Marcos Aurélio, da Polícia Militar Ambiental seção de Campinas -, 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, Iracy Xavier. 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, Mauro Cauville, 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, Regina Buratto, da Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental, apresentou, com detalhes, as 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.

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Yuko Olamura, representante da Proesp-Associação Protetora da Diversidade das Espécies, depois de ressaltar a negligência dos órgãos públicos em relação à erradicação do cerrado em Viracopos, comentou: 1) que o cerrado é, no Brasil, o segundo bioma mais imporante, e, no Estado de São Paulo, existe atualmente menos de um por cento da cobertura original, e no Município de Campinas, menos de setenta hectares e, portanto, menos de um por cento também; 2) que o cerrado de Campinas e o de Viracopos é importante porque possui características que não se repetem nos demais fragmentos do Município, por ser seu solo diferenciado também daqueles dos demais fragmentos; 3) que, embora tenha sido dito que a fauna e a flora não têm espécies ameaçadas de extinção, na lista recente elaborada pelo Ministério do Meio Ambiente, o gato do mato aparece como vulnerável à extinção; 4) que animais como o lobo guará, é listado também como ameaçado de extinção, além de outras espécies registradas como o papagaio verdadeiro e o canário da terra, sofrem pressão por parte dos traficante de animais; 5) que a banalização da fauna e da flora não é verdadeira, pois, por exemplo, em relação à vegetação, há espécimes que só ocorrem em Campinas, no cerrado de Viracopos, pois não ocorrem em outros fragmentos ; que, em relação à Lei Estadual de Proteção do Cerrado Paulista, a primeira lei do Brasil que protege esse bioma, ela é mais rigorosa até do que o Código Florestal, e seu artigo quarto estabelece que é vedada a supressão desse bioma, quando em um fragmento há ocorrências de espécimes da fauna e da flora ameaçados de extinção, o que se deve à inexistência de conectividade entre os fragmentos florestais, e que, nessa região, além do cerrado, existem florestas brejosas, matas ciliares e florestas semidecíduas; que o artigo quarto dessa lei, acima referido, prescreve a necessidade de se protegerem os aquíferos e mananciais, porque se existem essas nascentes na região isso se deve ao solo; 6) que, no Brasil, as maiores bacias hidrográficas têm suas nascentes no cerrado, em virtude dos solos peculiares dos fragmentos desse bioma, que, por ser arenoso, funcionam como dreno das águas das chuvas e conseguem alimentar os lençóis freáticos, de maneira a promover o equilíbrio entre solo e vegetação; 7) que as nascentes morrem, essa água acaba, e não há compensação nem mitigação possíveis para contornar-se esses problemas; 8) que, sem esse solo, sem essa cobertura vegetal, as nascentes morrem, e não há possibilidade de se recompor uma flora de cerrado sem esse tipo de solo típico, sem suas características, quais sejam, alta concentração de alumínio e de outros elementos típicos; 8) que, com isso, o que se perde não é só uma paisagem, mas todo um ecossistema, e que, por mais que esses animais sejam realocados e essas plantas replantadas em outros lugares, eles nunca serão recuperados; 9) que, como ainda determina esse artigo quarto, deve reconhecer-se que são vitais, para a região, essas ocorrências, e que, embora esse bioma não seja tombado, estão sendo elaborados estudos visando esse fim;10) que o Poder Público reconhece o seu valor, como mostra o fato de o Plano Diretor do Município preconizar sua conservação; 11) que outro dado importante é que todas as cidades que compõem a Região Metropolitana de Campinas assinaram a "Carta de Indaiatuba" através da qual se comprometem a proteger a diversidade biológica e os recursos naturais, e se trata, portanto, de um compromisso que o Poder Público firmou com a sociedade e ele deve ser cobrado; 12) que não pode abrir mão dos serviços ambientais que o cerrado e as matas ciliares prestam, porque nenhuma tecnologia humana pode supri-los; 13) que os cursos para a construção de equipamentos que cumpram esse papel são incalculáveis, além do fato de a Natureza já colocar todo esses recursos à nossa disposição; 14) que se está jogando no lixo todos esses recursos se essa ampliação for adiante e se soterrarem as nascentes e se eliminar-se a vegetação, pois as conseqüências serão permanentes; 15) que é preciso pensar no futuro, pois a exaustão dos recursos hídricos, por exemplo, representa um

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

problema não só para o Brasil , mas também para o Mundo; 16) que é preciso ter-se consciência, por exemplo, de que a RSP busca desesperadamente novos mananciais, porque já não conta com a água necessária para o abastecimento; que,por exemplo, o abastecimento dessa região pelo Sistema Cantareira já causa um déficit, e que, se a Bacia Hidrográfica do Capivari-Mirim sofrer esse golpe, não há garantias de que não ocorrerá daqui a poucos anos uma escassez de água; 17) que, por isso, se as pessoas não se sensibilizam com a supressão da flora e com a extinção de alguns espécimes da fauna, por certo se sensibilizam com a falta de água que acontecerá e que prejudicará a todos. Maila Brito, igualmente representante do Coletivo das entidade das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou: 1) que contestava, inicialmente, o EIA/RIMA, pelas muitas falhas que possui, principalmente por abordar as questões superficialmente; 2) que não dava para fazer comentários a todos os trinta e tanto impactos identificados por esse estudo, e que, em seu entendimento, esse empreendimento provocará um número de impactos bem maior, e que abordará apenas alguns deles, pois os biólogos presentes, com certeza, abordarão os demais; 4) que a questão fundamental é o fato de a administração pública, quer seja municipal, estadual ou federal, não pode ignorar os valores ambientais protegidos pela Constituição Federal, pois se trata de recursos indisponíveis, que não pertencem aos políticos, mas se trata de um bem comum de todo o povo; 5) que a defesa do meio ambiente também não é uma questão de gosto pessoal, de moda nem tampouco uma ideologia, mas, sim, um mandamento da Constituição Federal, que prega a defesa ampla, geral e irrestrita do meio ambiente, e que, portanto, todo o poder, seja executivo, seja legislativo, seja judiciário, como também toda a população deve obediência a esse instrumento; 6) que, de acordo com o Artigo 170 da Constituição Federal, a defesa do meio ambiente faz parte do desenvolvimento nacional, e que, portanto, aqueles que alegam que os ambientalistas não querem o progresso é porque não conhecem a Carta Magna, e que tem de ser respeitado aquilo que ela preceitua; 7) que o EIA/RIMA não pode representar um salvo conduto para ações lesivas ao meio ambiente, e que esse é um assunto sério demais para ficar nas mãos de alguns poucos que tomam decisões em seus gabinetes sobre grandes projetos; 8) que prova disso é a manchete do jornal "Correio Popular de Campinas" do dia de hoje, que informa que alguns projetos aceleraram a devastação da mata atlântica na RMC em três anos, o que atestava a incompetência em relação à questão ambiental; 9) que no dia anterior fora divulgado o novo Atlas ambiental elaborado pelo INPE e pela SOS Mata Atlântica, que demonstra que a devastação da mata atlântica continua de forma irresponsável, pois a RMC perdeu 508 hectares de mata nativa em três anos, e o que será feito em Viracopos é seriíssimo, pois contribuirá para essa política de devastação, o que leva a se perguntar se é isso exatamente o que se quer; 10) que o jornal "O Estado de S. Paulo" também divulgou que o ritmo de desmatamento da mata atlântica continua o mesmo desde o ano 2000; 11) que perguntava qual a contribuição dos gestores públicos para impedir esse estado de coisas, e que o EIA/RIMA que se analisava contribuía para essa situação; 12) que o empreendedor, qualquer que seja, tem o dever de cumprir essa obrigação de relevante interesse ambiental, qual seja, elaborar um EIA/RIMA adequado, pois saber elaborar esses estudos é dever de todo empreendedor, e que há algum tempo foi normatizada a orientação para sua elaboração; 13) que o que se via, não só nesse caso como também em outros, é que os empreendedores, até mesmo de outros países, são incompetentes no cumprimento dessa sua obrigação, e, depois, acusam os ambientalistas de retardarem o andamento dos grandes projetos, mas o certo é que eles deveriam aprender a elaborar bem esses estudos, e depois conversar séria e transparentemente sobre eles; 14) que, apesar do caos ambiental que se vivencia, citava o exemplo de um dos impactos relacionadas no item 8 do EIA/RIMA, às páginas 8/19, precisamente a descrição de

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

que a ampliação do aeroporto promoverá uma maior fragmentação da vegetação remanescente, aumentando o grau de isolamento dos fragmentos, o que pode levar a dificuldades no tocante à manutenção da diversidade biológica, à diminuição dos "habitats", além de dificultar a conectividade entre os fragmentos da vegetação e alterar as condições microclimáticas; 15) que a segunda pista de pouso e as demais estruturas interromperão corredores ciliares, um no Ribeirão Viracopos e outro em um afluente de primeira ordem; 16) que, para a fauna, o efeito da fragmentação levará à extinção de indivíduos e alterações na composição das espécies, e essa descrição conclui com a firmação de que esse impacto é direto, com duração permanente e irreversível; 17) que é afirmado também nessa descrição que o empreendimento é o causador e intensificador desse impacto, que será sentido em curto, médio e longo prazos, e o que chama mais atenção é que, ao final de toda essa análise, esse impacto é classificado como de relevância média, o que torna incongruente a análise do impacto com sua classificação; 18) que existem várias falhas no EIA/RIMA e esta é uma delas, e que, posteriormente, os biólogos podem explicar melhor porque não apenas 53 fragmentos sofrerão impactos ambientais, até mesmo porque não é computada nessa contabilidade a área de influência direta do projeto, pois, às páginas 7.205 é afirmado que ela perfaz um total de 264 hectares; 19) que, embora a delimitação da área de influência direta tenha uma referência geográfica inarredável, que são as bacias hidrográficas, o estudo sobre ela é muito superficial, pois a equipe técnica deveria, no mínimo, movimentar-se pela região, percorrendo os diversos Municípios da RMC, para mensurá-la como também os impactos, e não se basear apenas em dados secundários, como procederam, os quais se relacionam apenas a dois municípios, e que, por exemplo, a população do Município de Valinhos sofrerá impactos de ruído que sai do avião, em sua rota, os quais não foram detalhados; 20) que não concordava com as definições das áreas de Influência direta e indireta, nem também com o diagnóstico, por ser contraditório seu dimensionamento no EIA/RIMA com aquele que é feito no anexo do qual consta o Plano de Emergência de Viracopos, pois aí a área de emergência é bem maior, pois ela inclui, além de Campinas e Indaiatuba, os Municípios de Valinhos, Monte Mor e Vinhedo; 21) que, em relação ao risco ambiental, o Poder Público precisa coibir, em sua origem, os problemas de poluição de degradação da Natureza, e que, em um projeto como este, o Poder Público, além de não cumprir esse mandamento, pelo contrário, acelera esse processo; 22) que a legislação ordena que as práticas que aceleram esse processo devem ser coibidas, como, por exemplo, as que põem em risco a fauna e a flora, como acontece com as aves específicas do cerrado, em oposição ao que o EIA/RIMA afirma, ou seja, de que não existem animais cuja espécie é ameaçada de extinção, embora existam muitas espécies daqueles que são relacionados, pelas listas oficiais, como vivenciando o risco de extinção; 23) que esse projeto destrói recursos naturais que possuem um extraordinário valor ambiental, como é o caso do cerrado, das quarenta e nove nascentes e dos animais cuja espécie encontram-se em extinção, o que torna necessário que seja também relevante o interesse alegado em sua construção, o que não ocorre, pois sua justificativa de atender à demanda causada pelo caos aéreo não legitima a enorme devastação que causará, pois as informações divulgados nos últimos anos pela Infraero são contraditórias, e seus números não batem; 24) que a Infraero poderia ter-se valido de cientistas, porque, embora a própria Resolução Conama estabeleça que os diversos impactos deverão ser estudados e previstos, usando-se para isso todos os conhecimentos existentes no país e fora dele à época da elaboração do EIA/RIMA, isso não ocorreu, porque a bibliografia é muito ruim, há estudos recentes muito mais complexos; 25) que, além disso, Campinas e, mais precisamente, a RMC é reconhecida internacionalmente como uma referência em ciência e em tecnologia, possuindo muitas instituições reconhecidas, mas, em nenhum momento, esse

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

projeto foi discutido com esses especialistas, não se lhes pedindo um parecer para respaldar as intervenções, o que igualmente fere a Resolução Conama; 26) que, por isso, no seu modo de ver e, de acordo com o Artigo 68 da Lei 9.605/98, isso deveria ter sido feito porque constitui uma obrigação de relevante interesse ambiental, ou seja, é extremamente relevante valer-se de estudos de especialistas para se embasarem projetos desse montante, o que não ocorreu, porque nenhuma opinião de especialistas ou técnicos habilitados consta integralmente desse EIA, mas tão-somente o nome e a especialização dos profissionais que fazem parte da equipe multidisciplinar, e que, portanto, em nenhum momento são apresentadas opiniões com maior consistência nem juntados laudos científicos para embasar a análise desse projeto; 27) que, além disso, como recomenda a Associação Mundial de Direito Ambiental, o conteúdo dos estudos ambientais devem conter uma explicitação do direito aplicável ao projeto, inclusive as convenções internacionais, pois se trata de um aeroporto internacional, mas sequer é feita referência às convenções internacionais das quais o país é signatário; 28) que deixa muito a desejar que não se cumpra o item obrigatório que o próprio DAIA estabelece no termo de referência, qual seja,de que a legislação que incide sobre o empreendimento seja exaustivamente citada, pois, por exemplo, não é citada a diretriz constante no Plano Diretor do Município de Campinas que diz respeito aos "eixos verdes" nem também a que preconiza a necessidade de recuperarem-se as áreas de preservação permanente, como é o caso desta onde se pretende executar essa ampliação, e que o Comdema de Campinas, que presidia, aprovou uma resolução, a qual foi publicada no "Diário Oficial" em 2005, com uma série de questionamentos contrários a tudo isso, e essa legislação sequer foi citada, e que, portanto, o item legislação encontra-se totalmente defasado, porque sequer atende às determinações da lei orgânica da qual consta um capítulo inteiro sobre essa região que sequer foi citado; 29) que corrobora também para esse questionamento, além da não-observância de diretrizes do Plano Diretor, a não consideração sobre os planos elaborados pelo Comitê de Bacias do PCJ, que há anos vem lutando para consolidar, no país, o modelo institucional que determina sejam as bacias hidrográficas o referencial geográfico para elaboração de EIA/RIMAs, o que não foi trazido para esse estudo; 30) que, com relação às alternativas de localização, elas não foram examinadas por esse estudo, e entende que se falseia o espírito da lei ao se forçar a escolha de uma determinada área, como acontece no caso que se discute; 31) que o Decreto 9927/90 determina que os EIAs devem conter a descrição da ação proposta e suas alternativas, e a Resolução Conama, por sua vez, prevê que o estudo deva contemplar todas as alternativas de localização e tecnológica, e estas são apenas mencionadas nesse estudo, e, para mostrar quão irreal é essa preocupação, quando a Infraero enviou o plano de trabalho dessa ampliação para o DAIA, em 2005, sequer as mencionou, o que levou esse departamento a exigir que elas constassem do EIA, e, nessa ocasião, para se desculpar, a equipe alegou que havia esquecido, mas talvez isso se tenha devido a seu despreparo; 32) que, mesmo assim, essas alternativas não são detalhadas nem fundamentadas, apesar de elas constituírem "o coração da avaliação de impacto ambiental", o que a levava a perguntar quais são os elementos centrais dessa análise, uma vez que não se têm as várias alternativas para cotejá-las entre si e se escolher a melhor, e que se conclui, portanto, que o procedimento adotado foi definir o projeto e, depois, se decidir que os estudos fossem elaborados em caráter de urgência, o que talvez tenha prejudicado, do ponto de vista técnico, a elaboração do EIA/RIMA; 33) que, no tocante às compensações, não significa que tudo precise ser negociado no que concerne aos danos ambientais, pois alguns não têm preço, embora o discurso que se ouve por aí é que é possível compensar-se, o que é perigoso e irresponsável, e o que acontece é que essa atitude acaba se tornando uma espécie de comércio, pois consiste em oferecer às populações

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

uma contrapartida para fazê-la aceitar determinado projeto, embora as famílias tenham, durante 120 anos, morado, plantado e cultivado, e desapropriações nessa situação acarretam um alto culto, cujas conseqüências se está sofrendo; 34) que, à guisa de exercícios, se deveria pensar que, se realmente tudo pode ser compensado, poderia acabar-se com a floresta amazônica e replanta-la em outro lugar, pois, se tudo pode ser compensado, ela também não é necessária e pode ser removida, e que, ao se analisar esse absurdo, se constata que o discurso de que é possível compensar qualquer dado deve ser modificado; 35) que outro dado diz respeito aos atributos da matéria ambiental, o que exige que abranja a sinergia a matemática a ser utilizada nos cálculos sobre os danos sofridos pelos recursos naturais, e que, portanto, a fixação dos termos da compensação não deve ser um assunto secreto ou confidencial, exigindo-se, pois, a integral informação sobre os critérios observados para os cálculo da compensação; 36) que, por outro lado, por serem irrisórios os valores arbitrados, sejam oferecidos os dados necessários para obter-se conhecimento de como se chegou a determinados valores, que matemática é essa de que se lançou mão para se chegar ao valor de 32 milhões no caso desse emprendimento, valor este que nada representa em face dos danos que esse empreendimento causará, o que faz com que não se concorde com o método utilizado nesse cálculo; 37) que, por último, revela que, por trás desse discurso sobre desenvolvimento, não se leva em conta que a implementação de projetos megalomaníacos como é essa ampliação passa por cima dos direitos humanos, pois a existência da população que vive na área envolvida, como é o caso das comunidades centenárias, ela é dilacerada, e que, portanto, o que se deve levar em conta não é a negociação de que a contrapartida deva ser 30 ou 5 mil reais, pois esse recurso é falso, pois o que se deve levar em conta é que todo o indivíduo que forma essa população tem direito à vida, à dignidade, ao seu trabalho, a sua identidade, a sua plantação, e é justamente isso que deve ser levado em conta; 38) que desmatar e poluir rios também se configuram uma violação dos direitos humanos, e que se está diante de um não-quantificado patrimônio ambiental, histórico, cultural e científico, motivo por que essa decisão deve ser revista; 39) que, diante da constatação desses vícios formais no EIA/RIMA, dos quais alguns foram identificados, se exige a realização de uma nova audiência pública na cidade de Valinhos, que igualmente sofrerá conseqüências enormes com essa expansão; 40) que se exige também a apresentação de um novo EIA, em virtude da existência de inúmeras irregularidades que esse que se discute possui, para as quais, a seu ver, não há soluções, o que o fazia lembrar que um EIA/RIMA malfeito implica na responsabilidade civil de quem o elaborou, pois a sonegação de informações e o maltrato na elaboração do diagnóstico é motivo de nulidade desse estudo, que deverá ser refeito, além de esse comportamento tipificar o crime previsto pela Lei 6896/05, que assim preceitua: “deixar aquele que tiver o dever legal ou contratual de fazer ou cumprir obrigação de relevante interesse ambiental tem pena de detenção de 1 mês e multa”; 41) que, então, se solicita à Infraero seja responsabilizada civil e criminalmente por essa ampliação de Viracopos e pela elaboração desse EIA/RIMA. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das entidades da sociedade civil. Carlos Carmelo Campregler, representante da Comunidade Helvetia de Indaiatuba, comentou: 1) que fala como morador que nasceu nesse local e pode, com autoridade, descrever o impacto sonoro e visual que esse megaprojeto causará no entorno do Aeroporto de Viracopos; 2) que não quer ser expropriado ou desapropriado aereamente,pois se fala muito de expropriação, mas, na realidade, os expropriados fazem parte da Comunidade Helvetia, pois serão excluídos de sua região e terão de criar um novo ambiente, terão de ir para outro lugar; 3) que aquilo que mais afeta é o impacto sonoro, e que convidava qualquer dos presentes, autoridades ou aqueles que possuam um poder econômico razoável, para comprar suas terras, que se localizam a 10 km desse aeroporto; 4) que só

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

aparentemente as pessoas que residem do outro lado da pista serão poupadas, porque, sem dúvida, com o tempo verão essa ampliação como um presente de grego, pois, sentirão como uma aeronave eterna funcionando em suas cabeças, descarregando combustível e transformando as pessoas; 5) que, como todo mundo sabe, os estudos feitos pelas organizações de saúde revelam que essa proximidade com as aeronaves acarretará problemas de má gestação e dor de ouvido e problemas de respiração nas crianças; 6) que se trata de uma situação terrível, mas a população, de modo geral, desconhece essas consequências e acha bonito o garoto-propaganda da companhia aérea divulgando só o lado bonito da coisa na televisão, o que a faz pensar que se trata do progresso ou coisa parecida; 7) que a imprensa não tem contato com a população, e os jornalistas deveriam ver a destruição de Friburgo, que também pertence à Comunidade Helvetia, pois dela são parte integrante, e são pessoas que trabalham, além do fator histórico; 8) que perguntava que culpa tinham os membros dessa comunidade pelo fato de seus antepassados terem comprado essas terras, terem instituído uma religião, terem construído uma igreja e constituído uma comunidade, pois nada sabiam e lutaram com unhas e dentes; 9) que parece que os membros dessa comunidade eram acusados de alguma coisa, que os gestores, em vez de valorizarem isso, simplesmente desprezam; 10) que a Lei Orgânica é muito bonita, que o Prefeito e as autoridades falam como é bonito uma criança plantar uma arvorezinha, que esse ato é lindo, que esse ato é nostálgico, mas os gestores têm o direito de virem com seus tratores, com suas máquinas e arregaçarem tudo, transportarem 80 milhões de metros cúbicos de terra; 11) que pobre Capivari-Mirim, que saudades quando nadava em suas águas, e que foram sentimentos como este que o fez criar esse refrão: “Enquanto correrem as águas do Capivari-Mirim; enquanto correr o sangue em minhas veias, eu vou defender minha sociedade.Theodor Knoch, representante da entidade Elo Ambiental Vinhedo-Jundiaí, comentou: 1) que participou da audiência pública realizada em Campinas, e que não abordará os mesmos itens que abordou naquela ocasião, mas tratará de outras questões, entre as quais, solicitar que se realize uma audiência pública em Valinhos e outra em Vinhedo, porque, como aviador, conhece que, pelas cartas aeronáuticas, a área de influência de um aeroporto tem a extensão de 25 milhas náuticas, o que corresponde a 45 km, e que, portanto, os impactos, com base nessas próprias cartas, que serão provocados poderão alcançar até mesmo o Município de Jundiaí, e que esse é o espaço mínimo de segurança, segundo as autoridades da Aeronáutica, para que as aeronaves possam operar com segurança em todo o aeroporto; 2) que, se houver uma restrição, igualmente as aeronaves terão restrição para operar nesse local, que, portanto, dentro do espaço aéreo tem de ser considerado todo esse entorno; 3) que, como mencionado, o EIA não considera todos esses impactos negativos nesse território, mas os impactos são realmente os ruídos que acontecem nas operações de pouso e decolagem, e isso porque, quando uma aeronave decola, ela sobe e, depois de recolher o trem de pouso, ela recolhe um outro sistema, e nesse processo, ela tem de acelerar, principalmente na decolagem, por causa do peso, para que possa se sustentar, e que, nesse processo de aceleração, aumentam os ruídos; 4) que consta do EIA/RIMA que não foram feitas medições atuais e, principalmente, não foi feita previsão desses ruídos para o futuro, embora estejam previstas até oitenta operações por hora, e isso tem de ser considerado, e as crianças que nascem nesse entorno irão crescer com isso; 5) que está prevista a ampliação daquele setor onde existe uma população em torno de 50 mil pessoas, e não 16 mil, como afirmam os estudos; 6) que a ampliação estava prevista para esse lado porque os técnicos de operação dos aeroportos entendem que o ideal para operação são pistas paralelas mas deslocadas, uma vez que, com elas, se consegue reduzir o tempo das aeronaves no solo, o que faz com que as empresas tenham menor prejuízo e maior lucro; 7) que, portanto, o ideal para operação dos aeroportos são essas pistas

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

paralelas e deslocadas, porque elas favorecem uma redução entre quinze e trinta minutos do tempo de permanência no solo, o que corresponderia à duração de uma ponte aérea Rio-São Paulo; 8) que se pode verificar em um *site* construído nos EEUU, que ele tem cinco pistas paralelas e deslocadas, uma das quais para aeronaves pequenas; 9) que esse é o modelo ideal para se fazer o aeroporto ideal para São Paulo, para o Brasil e para o futuro, pois ele oferece viabilidade econômica para as empresas; 10) que sua sugestão é manter o Aeroporto de Viracopos como uma aeroporto regional, desenvolve-lo nesse sentido, realocar a parte de cargas o mais rápido possível, porque não há necessidade de se colocar a arca em uma área densamente habitada, mas, sim, levá-la para ser realocada em outro local ou área menos adensada do Estado de São Paulo, e não ficar em uma área habitada como a nossa; 11) que essas são as suas sugestões, e, se alguém desejar, poderá, em outra oportunidade, oferecer maiores detalhes. Victor Petrucci, representante da SOS Mata Santa Genebra-Campinas, comentou: 1) que, como cidadão e ambientalista, não tem todos os dados técnicos que foram levantados pela EIA/RIMA, mas poderia fazer algumas ilações e cálculos matemáticos, a partir dos números fornecidos exclusivamente pela Infraero, e que não são frutos de qualquer especulação, porque constam do *site* da empresa, e sem qualquer embasamento teórico real; 2) que, entre outras, encontram-se aí informações de que, com essa ampliação, Viracopos passará a receber 60 milhões de passageiros e passará a ter 570 mil operações de pouso e decolagem; 3) que atualmente ele atende 1 milhão de passageiros contra 113 milhões de todo o país, e que, portanto, quando se fala em 60 milhões de passageiros para Viracopos, está se falando de metade de todos os passageiros do Brasil inteiro no ano 2008, e, portanto, de um aumento do aeroporto de 60 vezes, e esta é a proposta de ampliação de Viracopos, em época de crise mundial; 4) que a ampliação de Viracopos significa que ele terá um movimento três vezes maior aeroporto do país, que é o Aeroporto Internacional de Guarulhos, e isso significa Guarulhos com 20 milhões e Viracopos com 60 milhões de passageiros; 5) que, atualmente, Viracopos é o 19º aeroporto em uso no país, e a meta, segundo a Infraero, como consta do seu *site*, é leva-lo ao 13º lugar até 2009; 6) que, ao final de 2008, o Aeroporto de Porto Alegre estava em 13º lugar, com um movimento em torno de 4,9 milhões de passageiros, e que, se essa meta da Infraero for verdadeira, Viracopos deverá crescer 4,5 vezes até o final do ano, com a mesma estrutura, o que, provavelmente, não tem nenhuma coerência; 7) que são realizadas em todo o país cerca de 2 milhões de operações de pousos e decolagens e que, só em Viracopos elas passarão para 570 mil; 8) que o Aeroporto cujo número de passageiros crescerá sessenta vezes, no que se refere ao número de pouso crescerá apenas 117,6 vezes, e isso significaria mais de um quarto de pousos e decolagens em todo o país; 9) que a proposta é que se conservem entre as pistas uma distância de 3,5 km de distância, o que não é observado em nenhum aeroporto do Mundo; 10) que, no Aeroporto Internacional de Guarulhos, a distância é de 400 metros, e seu movimento é 20 vezes maior do que o de Viracopos; 11) que o Aeroporto de Congonhas conserva uma distância entre as pistas de 200 metros e seu movimento é 13 vezes maior do que o de Viracopos; 12) que o Aeroporto de Galeão possui uma pista única e seu movimento é 10 vezes maior do que o de Viracopos; 13) que o Aeroporto de Porto Alegre possui pista única e seu movimento é 4,5 vezes maior do que o de Viracopos; 14) que o Aeroporto do Recife possui uma pista única e seu movimento é 5 vezes maior do que o de Viracopos; 15) que o Aeroporto Santos Dumont possui 400 metros de distância entre as pistas e seu movimento é três vezes maior do que o movimento de Viracopos; 16) que o Aeroporto de Londres possui uma distância entre as pistas de 1.400 metros, o Aeroporto de Madrid, 1.300 metros,e as pistas se cruzam; o Aeroporto de Miami, 1.600 metros; e o Aeroporto Charles de Gaulle, 1.200 metros; 17) que, portanto, a ampliação do Aeroporto de Viracopos é fruto de uma decisão

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

política, e não técnica, e que contesta a afirmação do EIA/RIMA de que ele promoverá a descentralização, pois, pelo contrário, é a centralização que ele promove. Hélio Shimuzi, representante da Associação de Desenvolvimento Sustentável do Jardim Santa Genebra-Campinas, comentou; 1) que há três meses esteve na audiência pública de Campinas e que, de lá para cá, surgiram muitas informações, e acha importante destacar aspectos importantes das audiências públicas, entre os quais constituir ela uma oportunidade para o exercício da cidadania, ou seja, de se colocar observações sobre esse empreendimento que está sendo objeto do licenciamento; 2) que o segundo aspecto é o seu objetivo de sensibilizar os membros do Consema, da SMA, e, em última instância, o Governador José Serra, para que leve em conta todas as sugestões e observações e que a comunidade de Indaiatuba e de Campinas e de Valinhos possam promover também essa discussão sobre EIA/RIMA; 3) que havia trazido cópia da Lei Complementar 215, de dezembro de 2006, que dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Campinas, cujo Artigo 31 dispõe sobre as diretrizes da macrozona 7, precisamente o inciso 6º que determina que devem ser preservados os mananciais, matas e cerrados com definição de incentivos e recuperação do ecossistema, e o inciso 7º, que incentiva a manutenção da produção agrícola com manejo adequado; 4) que o EIA/RIMA tal como foi elaborado não cabe institucionalmente no Plano Diretor de Campinas, e é óbvio que, no processo de elaboração dos planos locais das macrozonas, estas diretrizes estarão contempladas; 5) que, portanto, não há hipóteses, sem transgredir a lei, de se realizar essa ampliação da forma como está descrita no EIA/RIMA, e este é um aspecto legal e institucional importante para ser registrado para que os membros do Consema e o próprio Governo do Estado possam levar em conta; 6) que, ao longo do processo de discussão durante esses três meses, conheceu muitas pessoas e uma delas falava que nós, brasileiros, de Helvetia, somos descendentes de suíços e, também, de alemães, lá de Friburgo, e que, no fundo, somos todos irmãos, mesmo daqueles que, com todo o respeito pelo princípio do contraditório, em sua consciência, defendem esse empreendimento, mas se deve ter também o respeito pelas pessoas que há mais de um século se encontram instaladas em suas comunidades; 7) que acredita que estão também em discussão os paradigmas sobre o modelo de desenvolvimento, pois o modelo que está em jogo é baseado pura e exclusivamente nos aspectos econômicos, que não são irrelevantes, mas têm levado a situações como esta em que se encontra a população que vive na área de influência desse empreendimento, e às mudanças climáticas, mas não se deve subestimar a estupidez humana, que, como mostra o caso de Santa Catarina com o deslizamento da terra, da forma como ocorreu, decorrente de uma infração ambiental, se configurando, pois, numa situação inconstitucional, e se vê, portanto, até onde vai o ser humano em seus motivos; 8) que conclui que se conhecem pessoas muito simples, que tem um vínculo com a terra diferente daqueles que vivem nos centros urbanos; 9) que, em relação ao EIA/RIMA, seu posicionamento é que não há condições de ele ser aprovado da forma como está, e que as propostas que surgem desse debate não postulam que esse aeroporto não seja ampliado, mas, sim, que esse estudo não seja aprovado. Gabriel Rinke Quaiotti, representante da Sociedade Escolar do Bairro Friburgo-Campinas, depois de reafirmar a história e o posicionamento de sua entidade, que foi fundada em 1879 pelos antepassados que já viviam e trabalhavam nessa terra antes disso, comentou; 1) que se tratava de imigrantes alemães, e essa sociedade foi fundada como mantenedora da Escola Alemã de Friburgo, e o que motivou os antepassados foi o fato de não haver nenhuma escola pública nas proximidades e que, mesmo se houvesse, concebiam a necessidade dessa escola por julgar o ensino público deficitário; 2) que, desde então, essa entidade, além de abrigar a Escola, tornou-se a sede oficial do querido bairro Friburgo, que se tornou, então, como ainda é hoje, uma entidade étnica

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

de destaque e referência em cultura, folclore e tradiçãoa, ao lado da comunidade-irmã de Helvetia; 3) que a Sociedade Escolar do Bairo Friburgo lamenta muito que seus 135 anos de história, edificada apor várias gerações, com muito carinho e muita garra seja agora ameaçada por conta dos trinta anos de descaso de nossos governantes, que não tiveram a mínima competência em zelar pela área originariamente destinada à ampliação do Aeroporto de Viracopos; 4) que lamentava também que a participação popular,ou seja, a opinião da comunidade apenas agora seja ouvida, quando se apresenta uma situação ae se tenta convencer de que esse quadro é irreversível, apresentando apenas essa alternativa; que perguntava porque não lhes foi dada a palavra antes da expedição dos três decretos de lei que tornaram suas propriedades e seus prédios históricos bens de utilidade pública; 5) que. para os membros da Sociedade Escolar Bairro Friburgo, a discussão a respeito do Relatório de Impacto Ambiental elaborado pela Infraero, de seus impactos, suas medidas de mitigação e medidas compensatórias, é inútil, pois se acredita que a dizimação da grande família friburgana, das matas e dos córregos de forma alguma poderá ser contornada ou compensada, e lembrava também que a sociedade, além dos três prédios e construções que a compõem, é composta por pessoas que zelam por essas construções e dão vida a esse lugar. Elizabeta Novak, representante da Associação dos Moradores Jardim Campo Belo e Adjacências, comentou: 1) que todo o embasamento do EIA/RIMA representa a extinção da cultura rural; 2) que a região abrangida pelos três decretos é um dos últimos resquícios da vida rural em Campinas, sendo também resquícios da sociedade que aí se estabeleceu, e essa perda não pode ser avaliada por pessoas que não acordam com a sabiá na janela, que não tem o privilégio de ver as nascentes e de toda a Natureza eclodindo todos os dias na porta de suas casas; 3) que, em momento algum, o EIA/RIMA pleiteou o que será feito com essa sociedade rural e com a preservação da identidade rural de Campinas, porque propõe que se desaproprie essa comunidade, que ela saia das áreas onde se encontra e o seus membros procurem terras mais próximas para morar, mas tornar outras áreas cultiváveis e produtivas como as que se têm hoje é humanamente impossível em 10 ou 15 anos; 4) que atualmente outras terras produtivas são fruto de tecnologia, pesquisa e trabalho doa próprio produtor que lá está há mais de 100 anos e conseguiu retirar da terra todo o proveito possível com o menor impacto ao meio ambiental; 5) que outra coisa linda de se ver é o turismo rural que é feito nessa região e que, em momento algum, o EIA/RIMA diz o que se fará com esse turismo; 5) que não é colocado no EIA/RIMA o que se fará com 500 metros de aterramento no qual as capivaras e outros animais terão tempo de dizer “socorro”; 6) que é essa a visão de uma comunidade e de uma associação que vive essa realidade; 7) que pede que esse EIA/RIMA seja refeito, que sejam revistas as medições das pistas que tão generosamente foram afeitas amplas, porque, se isso for feito, serão preservados os remanescentes do cerrado; 8) que, em momento algum, a amplidão dessas pistas dá preferência ao cerrado, mas, pelo contrário, dá lugar a uma maior depredação e devastação; 9) que solicitava, além da realização de audiências em outros locais, o respeito pela população; 10) que há pouco um avião com problemas estava sobre suas cabeças e em momento algum a população ficou sabendo e, o pior, se tivesse acontecido um acidente não se contaria com qualquer estrutura hospitalar nem em Indaiatuba nem em Campinas; 11) que existem muitas falhas a serem cobertas, o que faz com que um megapraojeto como esse não possa ser aprovado em sua plenitude. 12) que o antigo Superintendente Mozart deixou claro, em um artigo publicado pelo “Correio Popular de Campinas”, que o Aeroporto de Viracopos, com a amplitude que possui pode trabalhar perfeitamente até o ano 2015, o que a levava a perguntar por que essa loucura de se fazer essa devastação, acabar de maneira vergonhosa com Helvetia e Friburgo sem dá o direito de explicação, sem dá o direito de vida, generosamente preservando o cemitério, mas deslocando os

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

vivos sem os quais não há quem cuide dos mortos; 13) que sua região é eminentemente rural e o pessoal vive da plantação e da colheita, e perguntava para onde esse pessoal será realocado e se ele irá plantar nas laterais das pistas, e que uma identidade cultural estava sendo dizimada; 14) que era uma pequena produtora antes de ser moradora e membro da associação e ambientalista e que corria o risco de perder suas terras; 15) que as ações ajuizadas em uma vara da instância municipal passaram para uma instância federal, porque o Município se negou a ajuizar essas ações; 16) que os valores vergonhosamente oferecidos não davam para reaver a qualidade de vida e as condições que se têm hoje, e que as pessoas serão colocadas na área urbana, na poluição, na degradação e na marginalidade; 17) que, quando generosamente se fala d e empregos, é preciso deixar claro que eles serão gerados apenas na fase da construção, e, após isso, terá lugar um processo de marginalização em Campinas, porque não se tem estrutura para empregar esse pessoal na construção civil; 18) que pede generosamente que não se dizime essa comunidade, que não se extinga essa realidade, que não retirem do trabalhador que aprendeu a viver da terra o direito de continuar vivendo dela; 19) que se construa um aeroporto condizente com a realidade de Campinas, pois há condições de se ter o aproveitamento total do Aeroporto de Viracopos, de torná-lo digno nas condições que Campinas tem hoje, sem massacrar, sem desrespeitar o direito à identidade; 20) que reiterava seu pedido de que sejam realizadas audiências públicas nas outras cidades que igualmente sofrerão os impactos desse empreendimento que seja revisto esse EIA/RIMA; 21) que ficou contente ao constatar que, na apresentação feita no início dessa audiência, incluíram-se no patamar das espécies dois sapos-machos, os quais não constavam do EIA/RIMA. Edson José dos Santos, representante da Associação dos Moradores Jardim Campo Belo e Adjacências, comentou: 1) que morava no Campo Belo há vinte anos, que é uma região decretada de utilidade pública e onde foram construídos os loteamentos em 1953, e que, de lá para cá, houve diversos projetos para se modificar o Aeroporto de Viracopos; 2) que instituiu sua família nessa região, construiu sua casa, exigiu fossem instalados água encanada e luz, e que sofreu muito na década de 70 e na gestão municipal de 2002-2003, quando o Prefeito era Toninho e começou a surgirem notícias sobre o projeto de ampliação desse aeroporto; 3) que a comunidade se organizou, mas vem sofrendo nessa região sem água e sem luz, sem escola, ou seja, sem qualquer condição de vida; 4) que muitas pessoas só agora acordaram, mas não por falta de orientação, e conseguiram permanecer nessa região; que, em 2004-2005, o Presidente Lula foi lá e falou claro que aquela população não sairia daquela região, como também a população das Chácaras Friburgo e Helvetia; 5) que, de repente, surgiram decretos que determinaram o aumento das distâncias entre as pistas e de desapropriação das terras, para serem utilizadas para outros fins, como salões para convenções, hotéis de luxo e outras construções decorrentes da especulação imobiliária; 6) que, ontem, numa matéria publicada no jornal "Correio Popular de Campinas" ficou claro que, enquanto uma comunidade lutar contra outra, nada se conseguirá e que todos devem unir-se, lutar, não desistir; 7) que se sabe que o progresso é necessário e se sabe também que a ampliação do aeroporto é bom para a população; 8) que perguntava também se o progresso apenas é suficiente, mas se também não o era a preocupação com as gerações futuras; 9) que havia sido conselheiro do Comdema durante o período de 2003-2004, e, naquela época, este Conselho era favorável à degradação dessa área, e era revoltante seu modo de pensar, mas que, atualmente, é diferente; 10) que o projeto possuia uma visão social, fruto do Governo Lula, que falou bem claro que não se deveria retirar a população, e, para tanto, se poderia fazer o aeroporto redondo; 11) que todas as comunidades poderiam organizar-se, pois já são quarenta anos de luta, e que não dava para a população A ficar brigando com a população B, ou seja, ficar brigando entre si; 12) que o EIA/RIMA

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

tem algumas falhas, principalmente porque tal como propõe a ampliação fatalmente a população aumentará como também o tráfego aéreo e o número de passageiros; 13) que a Associação dos Moradores do Jardim Campo Belo e Adjacências estão juntos nessa luta porque, embora o Aeroporto de Viracopos seja viável, é preciso rever seu tamanho, que está muito grande para Campinas. Tiago Fernandes Lira, representante da Defensoria Social, comentou: 1) que a defensoria social era um Colegiado de instituições e personalidades que atua em defesa da sociedade em causas emblemáticas, como era ao caso desse aeroporto; 2) que essa instituição atuava em questões que diziam respeito à preservação da biodiversidade, das culturas tradicionais, como foi o caso do Aterro Cachimba em Curitiba, cuja ampliação foi proibida; 3) que se fazia presente nessa audiência para demonstrar sua solidariedade e dizer que é contrária à ampliação do Aeroporto de Viracopos e dizer, também, que a defensoria social é fruto da Campanha da Fraternidade de 2004e-2005 e que faz parte dela a CNBB, a Caritas, o Ministério Público Federal; 4) que pedia ao Consema que levasse essas questões para o Ministério Federal, para que seja investigado o tráfico de informações na Infraero e para que analise o EIA/RIMA; 5) que, como foi demonstrado pelos moradores e técnicos do Comdema, de fato esse estudo é criminoso, porque desrespeita a legislação ambiental, desrespeita a Constituição Federal, desrespeita os tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário, desrespeita os direitos humanos; 6) que esperava que esta audiência pública não sirva apenas de fantoche, como acontece em muitos lugares onde são realizadas audiências públicas, mas não se leva em conta os depoimentos e pontos de vista oferecidos pela população; 7) que a defensoria social se posicionava pela não ampliação do Aeroporto de Viracopos, que ela não aconteça da forma como está sendo proposta, que o ônus da ampliação não recaia sobre os moradores, sobre as comunidades tradicionais, muito menos ainda sobre os remanescentes do cerrado, que é Reserva da Biosfera, resultante de um tratado internacional do qual o Brasil é signatário. José Ming, representante da Associação de Moradores da Estiva, comentou: 1) que era contrário à destruição das fazendas conhecidas e reconhecidas pelas comunidades de Campinas como as mais produtivas, visitadas constantemente não só por brasileiros, mas, principalmente, por europeus, constituindo, portanto, um patrimônio que se apresenta por si só; 2) que essa comunidade possui também uma casa-sede muito bonita, o imóvel mais vistoso, que foi apresentado no início dessa audiência, e foi aí que nasceu Viracopos; 3) que, em 1932, quando ocorria a Revolução Constitucionalista de São Paulo, havia apenas uma pista, nos Amarais, e nela aterrissavam os aviõezinhos paulistas fugindo dos federais, o que foi logo descoberto, e os paulistas inventaram uma pista de terra exatamente onde se localiza atualmente o Aeroporto de Viracopos, sendo os oficiais da Revolução Paulista abrigados na casa-sede aí existente onde permaneceram até o fim da Revolução e foram atendidos pela família Ming, que é proprietária até hoje; 4) que, portanto, só isto tem uma valor histórico para Campinas e para São Paulo, o qual jamais se perderá; 5) que esse fatídico EIA/RIMA que está sendo discutido possui incongruências, incompatibilidades totais, pois são inconstitucionais suas sustentações, na medida em que afrontam a Constituição Federal em seu Artigo 225, a Constituição de São Paulo, em seu Artigo 192, a Lei Orgânica do Município de Campinas, em seu Artigo 178, os quais determinam e prescrevem que todo têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, ficando proibidas práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção das espécies ou submetam os animais à crueldade, e que, portanto, qualquer empreendimento, quer público quer privado, só será admitido se houver resguardo do meio ambiente ecologicamente equilibrado; 6) que isso é a Constituição, a Lei do Município de Campinas e a Lei do Estado de São Paulo, e especificamente o cerrado acaba de ser contemplado pelo Governador José Serraa com uma

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

lei de proteção específica, a qual definitivamente afasta a possibilidade legal desse EIA/RIMA; 7) que ele foi feito porque todo grande empreendimento, para ter início depende da autorização dos órgãos ambientais, e a ampliação desse aeroporto precisa também desse documento, pois qualquer medida judicial em relação ao aeroporto precisa doa EIA/RIMA; 8) que, em novembro e dezembro, a Prefeitura, autora dos decretos expropriatórios, decretou, precipitadamente 660 ações de desapropriações, pedindo a expulsão imediata de todos os moradores, e isto está em curso; 9) que esse documento está ajuizado e não deveria sequer ter sido distribuído, mas o Prefeito necessitava de um que dissesse, a qualquer preço, a qualquer custo, nos moldes programados por ele, que essa ampliação é viável, e que, portanto, isso é uma farsa; 10) que acreditava na seriedade da SMA a tal ponto que tem certeza de que ela não referendará jamais o que se encontra escrito nesse EIA/RIMA. Eneida Ramalho de Paula, representante do Instituto Jequitá-Campinas, comentou que: 1) que comunicava que parte do que trazia podia ser encontrado no site www.discutaviracopos.com.br; 2) que o EIA/RIMA que se examinava não apresentada estudos sobre a saúde pública, dando assim a impressão de que esse era um problema que não existia em relação ao transporte aéreo; 3) que estudos realizados em diversos países, como Suécia, França, Inglaterra e outros, mostravam que o transporte aéreo é o mais poluente do Mundo, porque, além da ensurdecedora poluição sonora, ele libera grandes quantidades de dióxido de nitrogênio, monóxido de carbono, hidrocarboneto, dióxido de enxofre e partículas sólidas; 3) que os efeitos desses componentes sobre a saúde humana são gravíssimos, causando câncer, problemas pulmonares, cardiovasculares, insônia, problemas no sistema nervoso, dependência maior de medicamentos, alcoolismo e, ainda, o conseqüente aumento de acidentes, para citar apenas alguns; 4) que o jornal "Folha de S. Paulo" publicou em fevereiro deste ano que o impacto da poluição nos índices de mortalidade e 124 cidades da Europa e da América do Norte, e a conclusão deste estudo foi que o aumento de concentração das partículas sólidas geradas por combustão faz com que a mortalidade geral da população também cresça, ou seja, a concentração de poluentes no ar está absolutamente associada à diminuição da expectativa de vida; 5) que o fenômeno oposto foi publicado por um jornal inglês sobre medicina, ao fazer referências a um estudo que provou que reduzir a emissão de poluentes atmosféricos aumenta a expectativa de vida a população; 6) que a mega ampliação aeroportuária de Viracopos, financiada pelos Governos Federal, Estadual e Municipal, porém questionada cada vez mais pela população, sequer apresenta à Indaiatuba, Valinhos e Campinas e às demais cidades circunvizinhas um mapeamento rigoroso das poluições atmosféricas já existentes, e sua respectiva projeção para o futuro com o funcionamento desse megaprojeto; 7) que essa região é hoje uma das mais industrializadas do país, além de possuir também um pólo petroquímico altamente poluente; 8) que perguntava se iria aceitar-se a instalação de um megaprojeto que multiplicará inúmeras vezes ainda mais os índices de poluentes sem sequer conhecê-los e sem questionar os problemas de saúde pública embutidos nessa gigantesca ampliação; 9) que se terá depois da ampliação cerca de um avião por minuta sobre as cabeças, quando não o próprio avião cair sobre elas, ocorrendo assim um aumento brutal de insegurança na população; 10) que não se pode esquecer do intenso transporte terrestre em Indaiatuba, Valinhos, Vinhedo e Campinas e outras cidade, que se fará necessário para alimentar esse complexo aeroportuário, jogando também enorme quantidade de poluentes nos pulmões da população;11) que esses questionamentos exigem um estudo urgentíssimo, o qual deve anteceder toda decisão que se venha tomara em relação à ampliação de Viracopos; 12) que é preciso, antes de mais nada, conhecer seriamente a situação atmosférica atual das cidades envolvidas e estudar sua projeção com o final da obra e a decorrente entrada em operação de todo o complexo; 13) que esse

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

trabalho deve ser realizado por equipamentos de laboratórios eficientes e modernos, e isso deve ser uma das condições da ampliação pretendia; 14) que não se está em uma região erma, deserta, mas, sim, numa região intensamente povoada; 15) que há seis dias o jornal "O Estado de S. Paulo" publicou uma matéria na qual o cardiologista Evandro Mesquita, da Universidade Federal Fluminense, cruzava os dados de arritmia cardíaca e enfarte ocorridos em dias de intensa poluição atmosférica; 16) que o Instituto do Coração de São Paulo-Incor, fez teste parecido em 2008 e encontrou um aumento de 11% de mortes por ocorrência cardíaca associadas aos dias em que houve aumento de poluentes atmosféricos, e que esses são fatos estudados e comprovados pelas maiores autoridades médicas do país; 17) que perguntava sobre a realização de um estudo abrangente e adequado considerando esses fatos no contexto dessa ampliação do Aeroporto de Viracopos; 18) que não se pode deixar de agir com seriedade em relação à saúde de todos e das gerações que sucederão, pois isto é ser verdadeiramente responsável; 19) que se solicita também a realização de uma audiência pública em Valinhos para que se amplie essa discussão; 20) que a globalização, sobretudo da informação, está aí para mostrar que o Mundo tem produzido de estudo e pesquisa sobre saúde pública associada à poluição do ar, da água e do solo, todas elas fortemente presentes no incremento do transporte aéreo; 21) que muito ingênuos e inconseqüentes se será se não se ouvir todos esses alertas e não se trouxer para o cotidiano todas essas contribuições, e que outro desenvolvimento é possível; 22) que a gravidade da questão da saúde pública deve prevalecer sobre todo e qualquer interesse, sobretudo econômico, pois de nada valerá juntar riquezas cujo preço é a destruição do bem-estar, a perda da saúde e, até mesmo, da própria vida. Wainer Qutzan, representante do Conselho Municipal de Saúde do Município de Indaiatuba, comentou: 1) que endossava as palavras de sua antecessora e acrescentava que era descendente dos fundadores da Sociedade de Friburgo e da Igreja Evangélica Luterana, e que, como toda igreja em nível nacional, se preocupava com a expansão do Aeroporto de Viracopos; 2) que presenciara o acidente aéreo ocorrido com um dos aviões das Aerolineas Argentinas, em novembro de 1962, o qual causou grande impacto e tristeza para os moradores do bairro, e que os acidentes aéreos são uma grande preocupação para todos; 3) que o Aeroporto de Viracopos trouxe progresso para Campinas, Indaiatuba e toda a região, mas, por outro lado, invadiu os campos de Viracopos, o cerrado, a fauna e a flora, e expulsou um grande número de famílias que faziam parte da história, e, também, invadiu o Barrro do Descampado; 4) que aqueles que o antecederam e o sucederão nessa audiência são irmãos e, como eles, pede para que seja preservada a história de Helvetia e de Friburgo; 5) que perguntava se o Município de Campinas tem competência para declarar de utilidade pública algumas áreas, sendo a Infraero um órgão gestor ligado ao Governo Federal; 6) que outra questão era o fato de ter sido o próprio Município de Campinas que autorizou a implantação dos loteamentos atualmente existentes nessa área destinada à ampliação do Aeroporto de Viracopos, promovendo, desse modo, o adensamento populacional, a explosão demográfica, sabendo que essa área seria utilizada nessa ampliação; 7) que isso ocorreu há quarenta nos e não era, portanto, novidade para ninguém, talvez só para os técnicos, pois todos os moradores sabiam que aquela área tinha essa destinação, colocando, assim, o aeroporto dentro de uma área densamente povoada; 8) que, com a supervalorização dos imóveis urbanos e rurais, em virtude da especulação imobiliária, se sabia que há importantes grupos econômicos interessados em comprar essas áreas, o que provocará grande impacto sócio-econômico, ambiental e na saúde pública, como mostrou a manifestante que o antecedeu, aumentando significativamente a demanda na rede de saúde pública e também o risco ambiental, além da poluição sonora causada pelas aeronaves; 9) que considerava o EIA/RIMA um desrespeito às leis municipais, na medida em que

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

não segue a orientação e as diretrizes dos Planos Diretores dos Municípios de Campinas, Vinhedo, Valinhos e Indaiatuba e outros, o que o levava a perguntar se ainda era viável manter essa estrutura aeroportuária ou se construir outra em um local mais distante onde existam área desabitadas. Ângela Podolsky, representante do Cogeapa de Campinas, comentou: 1) que, em sua região, estava sendo realizado um trabalho, juntamente com a Secretaria de Estado do Meio Ambiente, com o objetivo de reflorestar as matas ciliares, para que pudesse se restabelecer a conectividade entre os fragmentos remanescentes dessa região; 2) que se tratava de um trabalho árduo e difícil, mas a sociedade estava organizada e, com o apoio dessa Secretaria e a utilização do bando de áreas, se estava vagarosamente conseguindo algum sucesso; 3) que, nessa segunda audiência da qual participava, via a pretensão do Governo de desmatar, de uma tacada só, uma área gigantesca, uma área natural de recursos hídricos, importante para a fauna e para a flora, e, portanto, para a manutenção da biodiversidade, sem um argumento que justifique sequer a distância que se pretende manter entre as pistas do Aeroporto de Viracopos; 4) que se vê diante de um EIA/RIMA falso e causa espanto que alguns técnicos estejam aprovando esse empreendimento com o argumento de que ele é viável do ponto de vista ambiental; 5) que deve ampliar-se a discussão a respeito dessa ampliação, com a realização de outras audiências, como, por exemplo, na cidade de Valinhos, para que esse EIA/RIMA seja refeito e se façam propostas decentes para sua localização, porque a única alternativa que esse estudo propõe é provocar impactos ambientais violentíssimos e apresentá-los para a população como se fossem quase insignificantes; 6) que, em nome da entidade que representa, e de todos que entendem e conhecem o que possivelmente ocorrerá se esse projeto for aprovado, solicita que esse EIA/RIMA seja refeito e que sejam apresentadas alternativas para esse projeto que não é aceitável para aqueles que moram na região; 7) que os cidadãos ficam na região, pois moram nela, vêem governos passarem, prefeitos passarem, governadores e presidentes passarem e eles permanecendo na região, e que, portanto, é a hora de se posicionar e não se arredar pé do posicionamento de que esse projeto é inviável do ponto de vista ambiental, e tem de ser implantado aquele que venha ao encontro dos interesses da comunidade, e não dos governantes que se encontram de plantão. Wilson Tomaseto, representante do Sindicato Rural de Indaiatuba, depois de declarar que era presidente desse sindicato, comentou: 1) que aquilo que se notava e percebia no momento é que o setor rural é coitado, porque tudo o que se estuda é possível para o Poder Público, mas, quando se fala em produção rural, não é possível devastar porque, se formos conservar as nossas águas e mexermos em um planta que está próxima das nascentes, se mexermos em um lago, seremos punidos, notificados e pagamos multas altíssimas; 2) que, ao mesmo tempo, se vê esse EIA/RIMA afirmar que tudo o que será feito não causará nenhum impacto, nada será destruído e ninguém sofrerá qualquer ônus financeiro; 3) que a proposta é, entre outras, a doação de mil mudas para um coitadinho que esteja lá e pretende plantá-las, então se fará essa doação, mesmo se sabendo que será necessário muito tempo para que as áreas no entorno do aeroporto voltem a adquirir as condições que atualmente possui; 4) que a maior preocupação do produtor rural é preservar a água, é manter as nascentes limpas para o abastecimento, principalmente quando são utilizadas para irrigação das plantas e da própria população, pois, se estiver faltando água, se perderá a planta para abastecer a população 5) que parece que esse empreendimento não contempla a população, as quarenta nascentes existentes próximas do aeroporto, as quais sofrerão o impacto que será causado pela ampliação, e que, portanto, está na hora de a sociedade se movimentar, de dizer que está do lado de cá, e não só quem tem poder pode fazer. José Carlos Banvart, representante da Sociedade Escolar São Nicolau Flüe-Indaiatuba, comentou: 1) que o aeroporto, nessas dimensões megalomaníacas, acarretará, sim, problemas para Helvetia e para

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

Indaiatuba; 2) que já se sofre há mais de vinte anos problemas de poluição sonora e ácido sobre as cabeças, como também a poluição humana, porque as Administrações do Município de Campinas não atuaram para que fossem preservas as áreas que foram ocupadas por invasores ilegais, pois, tecnicamente, eram as mais indicadas para serem as áreas do aeroporto, por causa do seu teto, mas os invasores vieram e ocuparam essas terras e ninguém fez nada, simplesmente deixou que ocupassem; 3) que esse estado de coisas o levava a perguntar onde estava a responsabilidade, pois todos sabiam que o aeroporto viria, e se tratava de uma realidade que poucos negavam; 4) que as áreas onde se encontravam as comunidades de Helvetia e de Friburgo serão esvaziadas, o que já começou, porque não se tem mais segurança nelas e muitas pessoas dessas comunidades se mudaram para a cidade, e que ele mesmo foi assaltado quatro vezes em Helvetia, o que fez com que abandonasse esse lugar e os serviços que prestava para a comunidade; 5) que hoje vivenciava outra situação, vivia escondido em um apartamento em Indaiatuba, e que, por incrível que pareça, está fadado a beber a água do Rio Jundiaí, pois é ele que resolverá todos os problemas, pois acabarão as águas limpas e puras que os seus antepassados conservavam com um carinho imenso, porque é a água que abastecia Indaiatuba; 6) que as autoridades deveriam acordar, deveriam tomar pé na realidade, porque todos estão candidatos a tomar água de um dos rios mais poluídos do Estado de São Paulo; Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em seu próprio nome. Pedro Lourival Wolf Bueno de Oliveira, depois de pedir ao Vice-Prefeito do Município de Indaiatuba, presente na audiência, que se engajasse na lauta contra a ampliação do Aeroporto de Viracopos, comentou: 1) que não falaria sobre o Rio Capivari-Mirim, pois, com certeza, os gestores o farão, uma vez que Indaiatuba necessitava dessa água, e que, se esse rio não for conservado, eles serão cobrados apelas futuras gerações; 2) que também a Usina de Chenorbil havia criado empregos, mas gerou um caos total; 3) que pedia ao representante da Infraero que garantisse aos moradores de Indaiatuba, através de um documento escrito, que eles não serão afetados pela poluição dos aviões, porque, com esse documento em mãos, eles saberão de quem cobrar no futuro caso venham a sofrer problemas de saúde causados pela poluição. Wolfgang Krauser comentou: 1) que esse EIA/RIMA demonstra que nenhum dos técnicos que o elaborou sabe o que uma bacia ou uma microbacia hidrográfica, porque, na apresentação, foram referidas áreas que não pertencem à Bacia Hidrográfica do Rio Capivari; 2) que isso é absurdo, pois mostrava o despreparo para elaborar esse plano; 3) que se tem de levar em conta o ruído, que é ensurdecedor, pois os aviões que, até pouco tempo, constantemente se direcionavam para Valinhos, passaram a adotar nova direção, porque, no período das 23h00 até as 06h00, ninguém mais consegue dormir, o que prova a inexistência de estudos adequados; 4) que é fundamental para qualquer planejamento que as análises feitas abranjam toda a região numa extensão de 50 quilômetros, posto que devem ser analisadas principalmente as rotas de decolagem, devendo-se levar em conta os índices dos ruídos, ou seja, exatamente aqueles decibéis que impedem o sono, que são da ordem de 50, e não de 75, como foi referido durante a apresentação; 5) que sabe do que está falando, o que ao leva a entender que pouco foi analisado e que esse EIA/RIMA está sendo imposto por interesses de grupo; 6) que a população tem de se manifestar, tomar posição, pois, se não fizer isso, futuramente enfrentará problemas de saúde .Ney Hoffman comentou: 1) que, em primeiro lugar, elogiava os ambientalistas, pois foi a preocupação deles que favoreceu a possibilidade de a sociedade discutir, no Consema, questões ambientais como essas que se discute agora; 2) que a questão ambiental é tratada com rigor pela Lei Orgânica do Município de Valinhos e de Campinas, como o faz a primeira no Inciso 12 do Artigo 1º, e a segunda, no inciso 6º do Artigo 5º; que, segundo o EIA/RIMA, essa ampliação acarretará 75 pontos negativos e 22 pontos positivos na questão

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

ambiental; 3) que pedia esclarecimentos sobre quando as legislações sobre o meio ambiente se sobreporão aos interesses econômicos; 4) que cobrava dos representantes dos órgãos municipais sua preocupação com relação ao aumento da arrecadação que virá para a cidade, e não possuir nenhuma preocupação com respeito à saúde da população; 5) que o Promotor de Meio Ambiente de Campinas, em matéria publica no jornal "Correio Popular de Campinas", chama atenção para a falta de compromisso do Poder Público com a preservação das nascentes existentes, das quais serão suprimidas 49, por causa dessa ampliação; 6) que outra crítica feita por esse promotor se refere à pouca atenção dispensada pelo Poder Municipal ao licenciamento ambiental feito por etapas; 7) que a Deliberação do Comdema de Campinas, de 11/04/2005, relata os problemas ambientais constatados por alguns conselheiros nas várias vistorias que fez no Aeroporto de Viracopos, dos quais a Infraero foi notificada, mas não adotou nenhuma medida: 8) que, em uma reunião do Comdema, ao se tratar da macrozona 7, o Secretário de Planejamento do Município de Campinas afirmou que, apesar de o aeroporto ser uma área federal, o Poder Municipal tem ingerência nos aspectos construtivos de sua ampliação. Ao finalizar, depois de ler vários trechos da deliberação acima citada, esse manifestante informou que essas informações foram encaminhadas ao DAIA, à CBRN e ao Ministério Público Federal. Marco Antonio R. da Silva chamou atenção para o fato de a cabeceira da pista localizar-se tanto do lado da Rodovia Santos Dumont como do lado contrário, que se trata de uma área densamente povoada, onde se encontram as comunidades de Helvetia e de Friburgo, em cujo cemitério estão enterradas as vítimas do acidente que ocorreu com uma aeronave das Aerolineas Argentinas, que se tratava de um dado histórico ao qual o EIA/RIMA sequer se referiu. Argumentou que esse bairro populoso, o Bairro Mário Marcondes, encontra-se encostado na pista onde ocorreu esse acidente, e essa população sofrerá todos os transtornos. Chamou atenção para a presença de cerrado nessa área e também do Rio Capivari-Mirim, que se encontra poluído. Comentou ainda que, nessa região, também começa a se incrementar a especulação imobiliária, motivo por que se posicionava contrariamente à ampliação do Aeroporto de Viracopos. José Neleli de Matos comentou: 1) que não se trata de ser favorável ou contrário a essa ampliação, mas, sim, de analisar seus aspectos favoráveis e desfavoráveis; 2) que percebe que o Poder Público de Indaiatuba tem-se limitado a analisar o aspecto econômico-financeiro, e o que é mais preocupante é que esse estudo conclui sobre a viabilidade ambiental dessa ampliação; 3) que, ao ouvir os manifestantes, percebeu uma situação inversa, pois demonstraram preocupação com os impactos ambientais, e que, na imprensa, essa discussão é nova, porque o próprio prefeito afirma que Indaiatuba não será afetada, embora vai abrir mão de um patrimônio histórico, da fauna e da flora, e corroborará com a escassez de água, em virtude do impacto que será causado no Rio Capivari-Mirim, além do fato de Indaiatuba ficar com esse ônus e Campinas com o bônus; 4) que essa discussão tem de ser ampliada e aprofundada, de modo a abarcar todos os atingidos que se encontram em um raio de 45 quilômetros; 5) que a população de Indaiatuba não deve apoiar essa ampliação, porque se encontra em jogo a sobrevivência de suas gerações futuras. Dietrich Quast chamou atenção para o valor da compensação ambiental, que é 0.5% do valor do empreendimento, e argumentou que todas as considerações sobre esse piso revelam que ele pode ser maior, podendo até mesmo chegar a 5%. Chamou atenção também para a necessidade de se exigir que a Infraero gere outra área equivalente a essa, ou seja, com 2 mil hectares, que deveria ser por ela revegetada, de modo a ser compensada a infiltração das águas nas áreas limítrofes ao aeroporto, o que não se torna impossível com os recursos resultantes da aplicação do índice de 0,5%. Argumentou também que um aeroporto de grande escala como este que se pretende com a aludida ampliação, ou seja, um aeroporto internacional deveria ser implantado em

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

uma região mais distante, como Itapetininga, Capão Bonito, Itapeva, com um trem de alta velocidade que levasse os passageiros para lá, transformando o Aeroporto de Viracopos em um aeroporto regional.Maria José Sigrist comentou: 1) que, em primeiro lugar, confessava que estava entusiasmada com Indaiatuba, com a presença de tanta gente, e que nunca imaginou ouvir tantos importantes depoimentos unânimes em dizer "abaixo esse EIA/RIMA"; 2) que o pessoal do meio ambiente deveria ser valorizado e colocado à frente; 3) que entendia que os organismos das bacias hidrográficas deveriam estar presentes para dizer o que estão fazendo e se deve, portanto, ir até eles, para pedir essas informações, pois eles são pagos para cuidar das bacias; 4) que vem acompanhando *pari passu*, pelos jornais, o desenvolvimento e a discussão sobre esse projeto; 5) que a o Rio Capivari-Mirim já foi assoreado pela Rodovia SP-75, o que fez com deixasse de ser o rio caudaloso que era e que se deveria exigir que se cuidasse dele, era preciso fazer alguma coisa por ele. Adalberto Fabeliano comentou que conhecia, porque já vivenciara a situação de perda a que se aludia, mas que a ampliação desse aeroporto é absolutamente necessária, e um, entre outros motivos, é que, daqui a 6 anos, existirão no Brasil 300 a 400 milhões de passageiros, e para atender essa demanda torna-se necessária a construção de grandes aeroportos. Argumentou que o Aeroporto de Viracopos possui uma boa área portuária que precisa de expansão. Argumentou também que não quer abordar o mérito do EIA/RIMA, porque não conhece a questão ambiental e que também não pode apreciar a adequação ou não das distâncias entre as pistas nem as desapropriações, mas assegura que a expansão desse aeroporto é necessária, porque senão se ficará torcendo para que o país não cresça. Declarou ainda que o Aeroporto de Congonhas está saturado e o Aeroporto Internacional de Guarulhos encontra-se em vias de saturação, e se torna necessário buscar ainda outras áreas para se construir mais um grande aeroporto em São Paulo, e colocá-lo a mais de 100 quilômetros da Capital é inteiramente inviável. Declarou também que se colocava à disposição da comunidade, pois a preocupação da empresa à qual se vinculava, a Azul, é reduzir os impactos ambientais. Argumentou não ser verdadeira a afirmação de que o transporte aéreo é um dos que mais polui, pois a origem de 2,5 do combustível que usa é fóssil, e a participação desse segmento na produção do efeito estufa é bem pequena, o que não significa que não se pode aprimorar mais ainda as aeronaves com vistas à diminuição dos impactos que seu funcionamento causam no meio ambiente. Luiz F. Marques de Toledo e Silva comentou: 1) que o EIA/RIMA se preocupou apenas com os aspectos econômicos dessa ampliação e muito pouco com os aspectos ambientais; 2) que 90% da população é contrária à ampliação do Aeroporto de Viracopos, em virtude dos problemas ambientais que causará; 3) que a água é fundamental, pois, como foi dito, a RMSP vem buscar água nessa região e comprometeu os recursos hídricos aí existentes, não se tem onde ir buscar água; 4) que outro aspecto importante é o comprometimento das comunidades Helvetia e Friburgo, que há 100 anos chegaram ao Brasil vindos da Suíça e da Alemanha, e que agora poderão perder suas propriedades; 5) que a ampliação desse aeroporto tem de respeitar os aspectos sociais e ambientais, as Constituições Federal e Estadual e as Leis Orgânicas dos Municípios. Valéria Jacober comentou: 1) que há 26 anos a Infraero realizou a ampliação desse aeroporto e que, até então, passou-se a viver muito próximo desse aeroporto; 2) que, como surge dos comentários, parece que é a população que atrapalha o aeroporto, e não o contrário, mas, no entanto, ela se encontrava lá desde que a área era apenas um campo de pouso; 3) que há 26 anos sua família espera a indenização pela desapropriação, pois há vários anos ganhou essa causa, e isso várias vezes, e ouviu dizer que a indenização se transformou em precatórios, os quais o Governo não terá mais a obrigação de pagar com base na lei que pretende criar; 4) que quem entende de economia sabe que primeiro se pagam as dívidas para contrair-se outras, mas não é assim que

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

procede a Infraero, pois pretende desapropriar sem pagar as dívidas que contraiu há mais de 26 anos; 5) que, ao final, parece que quem deve é sua família, que até agora recebeu apenas 5 mil pela casa da qual foi desapropriada e três dos seis hectares que faziam parte desse imóvel. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes dos órgãos públicos. Caio Antonio do Amaral Sampaio comentou que o Rio Capivari-Miriam é um dos principais mananciais de abastecimento de Indaiatuba, e o Serviço Autônomo de Água e Esgoto de Indaiatuba o utiliza desde 1974. Comentou também que a captação e o tratamento são feitos pela Estação de Tratamento de Água e Esgoto-ETA 1, ao norte da cidade, e que este rio, embora seja muito importante para o Município, possui uma vazão limitada, tanto que, em época de estiagem prolongada, sua vazão se torna inferior à capacidade das bombas e, nessa situação, o SAE se vale das represas existentes nas áreas rurais para complementar a vazão desse rio, e que, principalmente em virtude dessa limitação, existe hoje o projeto de se implantar uma barragem com a finalidade de regularizar a vazão desse manancial. Acrescentou que o processo de licenciamento ambiental desse projeto executivo já se encontra em andamento, e que esse rio, embora tenha essa limitação, é muito importante para ao Município, acarretando, portanto, algumas preocupações, pois, por um lado, é inegável a redução de sua vazão, por outro lado, é incontestável a qualidade de suas águas. Argumentou ainda que, como já foi debatido, a supressão das várias nascentes acarretará um prejuízo na vazão e, também, na qualidade de suas águas, pois a Lei Municipal 3525/98 veda o lançamento de efluentes, mesmo que tratados nesse rio, e que, o efluente de nenhum empreendimento imobiliário, loteamento, condomínio, situado na Bacia Hidrográfica do Rio Capivari-Mirim, pode nele ser lançado, tornando-se necessário que seja feita a reversão desses esgotos para a Bacia Hidrográfica do Córrego Barnabé, até que a SAE conclua a Estação de Tratamento de Esgotos, o que está previsto para dezembro deste ano, com capacidade de mil litros por segundo. Depois de acrescentar que Indaiatuba preserva, portanto, o Rio Capivari-Mirim, perguntou para onde serão destinados os efluentes gerados no Aeroporto de Viracopos depois de ampliado, pois, a seu ver, eles também não poderão ser lançados nesse rio, independentemente de serem tratados, e que esta é a preocupação que possui e que ela deve ser também abordada. José Roberto de Carvalho Albejante comentou: 1) que o Ministério Público comparecia a essa audiência, embora não tivesse mais a atribuição para acionar essa matéria, que é a ampliação do Aeroporto de Viracopos, um empreendimento que, por ser de iniciativa da Infraero, a competência para instalar qualquer ação pública era do Ministério Público Federal; 2) que, antes de esse assunto chegar à baila, teve-se a oportunidade de ingressar com uma ação civil pública, justamente quando o Prefeito Hélio Silveira Campos, de forma justificável, acabou com a agonia de uma população que aguardava há trinta anos por investimentos nas regiões que ocupava, e isso já foi dito pelo representante de Campo Belo, que se referiu à angústia que essa população sentia; 3) que o Presidente Lula veio a Campinas, como igualmente referiu esse representante, e declarou que o aeroporto, mesmo que fosse redondo, seria implantado, e que via nessa declaração o dom profético do Presidente da República, porque, quando se pensava em um aeroporto redondo, estava-se desenhando que a alternativa é zero, porque não dá para praticar nenhum crime contra as duas comunidades que aqui se manifestaram e expuseram suas raízes culturais, que são sua razão de existir, e que não dá para privilegiar a população de Helvetia, achando que tem mais direitos a uma preservação do que a população que sofreu para se instalar aí onde se encontra; 4) que é importante ressaltar aqui a discussão que ocorreu quando dos investimentos, pois o Ministério Público entrou com uma ação de caráter cautelar para impedir a sedimentação daquele estado de coisas, quer dizer, antes de realizar os investimentos públicos para sedimentar aquela população, o Ministério Público defendeu que havia necessidade de

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

se aguardar pelo EIA/RIMA, e isso aconteceu em 2005, há quatro anos atrás, pois, para tanto se fazia necessário o estudo das alternativas de localização; 5) que existia um decreto do Governo do Estado de São Paulo que localizava a área que foi ocupada, e o Prefeito, no momento em que anunciou os investimentos, editou um decreto indicando o novo local; 6) que a disparidade começa aí, porque com um decreto municipal se poderia pretender revogar um decreto estadual, pois o aeroporto era estadual, pois todas as primeiras desapropriações foram feitas pelo Governo do Estado, e, desse modo, se construiria um aeroporto com dupla titularidade, e é algo esdrúxulo, o que foi colocado na ação e levado ao conhecimento dos desembargadores, que editaram uma liminar para proibir os investimentos, e, quando essa liminar já estava para ser sedimentada no âmbito do tribunal, veio o Poder Executivo da época, o Governador Cláudio Lembo, e, em regime de interinidade, simplesmente, de forma irresponsável, revogou o decreto estadual, e, com essa revogação, os desembargadores chegaram à conclusão que não poderiam mais impedir os investimentos, mas salientaram que, ao realizar esses investimentos, se poderá sustá-los, tornando inviáveis de uma vez por toda uma obra estratégica para o Governo do Estado, que é a ampliação do Aeroporto de Viracopos; 7) que isso está dito, com todas as letras, na decisão tomada por unanimidade pelos desembargadores no Tribunal de Justiça, que encaminhou toda matéria para Secretaria de Meio Ambiente, mas que, atualmente, estava difícil até mesmo enviar a correspondência, porque, a seu ver, esta se extraviou; 8) que, portanto, pedia esclarecimentos sobre o local para onde deveria encaminhar esse material para ser incorporado ao processo, pois ele contém várias decisões judiciais importantes, para juntar àquilo sobre o que a população está-se manifestando com angústia, que é conhecer as alternativas de localização que foram analisadas; 9) que outro dado que pretende trazer à discussão diz respeito às pessoas da área técnica vinculada com a aviação, que ouviu nessa época, antes de ingressar com a ação, pois essas pessoas ressaltaram várias questões, uma das quais dizia respeito ao tipo de aeronave que operavam em Viracopos, que eram russas, por se tratar de um aeroporto predominantemente de cargas, e essas aeronaves eram extremamente barulhentas, e que, por operarem consideravelmente carregadas, levavam um maior tempo para ganhar altitude e acabavam ampliando os efeitos da poluição sonora, aspecto que deve ser estudado; 10) que outro aspecto dizia respeito à área primitiva do aeroporto, que, prevista pelo decreto estadual, não havia sido delimitada embora houvesse sobre ela um estudo técnico que endossava a eleição dessa alternativa, baseando-se principalmente na topografia, dado que essa região estava no mesmo nível da pista atual, tratando-se, pois, de uma região mais elevada, e a região para onde se pretende levar a pista possui uma depressão, o que exige uma grande volume de movimentação de terra, a qual foi referida nessa audiência, e também era lembrado na época que a proximidade da Serra do Japi era um fator de elevação da pista, para além do que se pensava como razoável; 11) que a terceira questão já enaltecida nessa audiência pública era que, para dobrar a capacidade do aeroporto, portanto, para otimizar o espaço que vai tornar possível a otimização da capacidade aérea da região, não se poderia construir pistas em paralelo, pois elas não duplicam a capacidade do aeroporto, porque o avião ou decola em um sentido ou no outro, e, a depender da pressão do vento, pois, quando for posicionar-se, ele terá de fazer todo o percurso de novo, consumindo muito mais combustível, e que, portanto, essa lógica não é de duplicar a capacidade operacional do aeroporto, diferentemente do que acontece se as pistas forem complementares; 12) que essas são as dúvidas sobre a inadequação e a insuficiência dos estudos feitos e da ineficiência da alternativa tecnológica que está sendo estudada pelo empreendedor; 13) que são esses os registros que pretendia fazer e que se comprometia a encaminhar a documentação, se for necessário. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

Consema e do Comdema. Antônio Roberto Monteiro, representante do Comdema de Valinhos, comentou: 1) que o objetivo do EIA/RIMA foi abordar a fauna e a flora, mas se e esqueceu do ser humano, pois não se refere aos problemas que esse empreendimento gerará para ele; 2) que perguntava também por que o EIA não se refere ao Município de Valinhos, pois possui um mapa que mostra a área de influência que sofrerá aos impactos, e Valinhos não é mencionado, a não ser o Parque Ecológico e a Reforma Agrária, esquecendo-se da população; 3) que, quando se apresentou o vídeo, foi dito que estava prevista uma ampliação para 10 milhões de passageiros e 12 5 mil vôos por ano, e, em sua matemática, o que o EIA/RIMA apresenta não bate com essa informação, porque, se dividirem-se 125 mil por 365 dias, o resultado será mais de 300 voos por dia, considerando-se 24 horas de operação deverão ocorrer, no máximo 16, considerando-se, portanto, este um erro matemático; 4) que se tem de examinar tecnicamente muito bem esse EIA/RIMA, e que, embora não tenha acessado esse estudo, pelo que ouviu acha que tem de se abrir os olhos; 5) que, em Valinhos, está-se enfrentando o problema de saúde, pois muita gente vem tendo estresse, inclusive seu cachorro, que morreu dessa doença, principalmente porque, nos vôos noturnos, os aviões passam baixo demais, pela dificuldade de levantar vôo, o que tem interferido muito na qualidade de vida da população da cidade, também no que diz respeito à poluição do ar; 6) que, por essas razões, o EIA/RIMA precisa ser revisto até mesmo para se examinar a necessidade dessa gigantesca ampliação, porque, sem dúvida, é necessário modernizar, mas não com essa dimensão extraordinária; 7) que, sem dúvida, é possível fazer essas modificações, mas com um EIA/RIMA honesto, sem menos enganos, para que se possa entender melhor esse empreendimento e os impactos que causará. Jorge Monteiro Vicente, membro do Comdema de Valinhos, comentou que: 1) que para corroborar com essa audiência pública queria, em primeiro lugar, enaltecer a persistência das pessoas que permaneceram até agora, e reiterar que a amplitude desse projeto se estende para outras cidades que igualmente sofrerão os impactos que serão por ele causados; 2) que, para falar da ampliação, percebeu que, como foi mostrado durante a exposição, o EIA/RIMA se volta apenas para a questão econômica, e que, se for estabelecida a correspondência custo-benefício, não se terá como se pagar a reposição de uma única vida humana; 3) que não pretende estender-se muito, mas, por ser advogado ambientalista, percebeu que todo o projeto é contraditório e inconstitucional; 4) que não acreditava que esse projeto seria aprovado como está, pois, durante a apresentação, foi dito que se concluiu pela consideração de que ele é viável economicamente, o que não significa que ele seja viável ambientalmente; 5) que, para concluir, quer dizer que os adjetivos passam e os substantivos permanecem e que não existe outra opção. Dionete Santim comentou: 1) que muitas coisas sobre as quais falaria já foram comentadas nas manifestações anteriores, mas que, mesmo assim, chamava a atenção para um detalhe que percebeu à época que percorria a região de Viracopos, as fazendas ao seu redor, com vistas a buscar subsídios para elaborar sua tese, e isso nos anos de 1994 e 1995, o que a levou a questionar o Superintendente do Aeroporto de Viracopos sobre a possibilidade de a ampliação desse aeroporto afetar as nascentes, os remanescentes do cerrado, ao que ele respondeu que a escolha da área para essa expansão se orientava por critérios exclusivamente técnicos e que a topografia era o aspecto mais importante segundo esse critério, e afirmou também que, desse ponto de vista, a área do cerrado, devido aos desníveis e à quantidade de nascentes, exigiria uma obra de engenharia tão grandiosa que tornaria a ampliação tão cara que tornaria inviável essa ampliação; 2) que isso foi dito no século passado, época em que ninguém falava em crise, diferentemente de hoje, o que fez com que tudo mudasse, isto é, que se construísse essa obra mega com investimentos altíssimos; 3) que se tinha de repensar essa escolha da área, pois o EIA/RIMA, tal como se encontra,

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

não se sustenta, pois a área escolhida não é a melhor alternativa de localização; 4) que não se justifica acabar com 49 nascentes, com remanescentes de cerrado do Município de Campinas, uma vez que o cerrado não pode ser substituído por outra vegetação, por maior diversidade que exista, e que, ao se extinguir a fauna e a flora, nada sobreviverá; 5) que as nascentes obrigatoriamente não serão soterradas, mas se faz necessária uma área para infiltração dessa água e a manutenção dos lençóis freáticos, de modo a garantir o abastecimento do Rios Capivari e Capivari-Mirim; 6) que algumas pessoas presentes se mudaram para Indaiatuba e para Valinhos em busca de sossego e hoje estão se vendo ameaçadas, pois tudo o que os levou a escolher estes lugares deixou de existir; 7) que perguntava sobre o direito que tinham algumas pessoas para invadir a vida de outras dessa forma; 8) que as pessoas às quais o Presidente Lula garantiu que não sairiam de seus bairros em breve padecerão dos mesmos males das outras que alegam que já sofrem; 8) que, portanto, se trata de uma escolha política, no momento em que o Presidente estava em busca de votos, seu discurso é irresponsável e ignorante, na medida em que ignorou os fatos ao dizer que faria um aeroporto em outro lugar; 9) que houve um comprometimento do Presidente da República com a população de Campinas, houve uma tomada de decisão do Governo do Estado, precisamente do ex-Governador Cláudio Lembo, houve a interferência do Prefeito, todos são maiores de idade e, portanto, responsáveis por seus atos, e que, se não houver outra alternativa para a ampliação desse aeroporto, que ele seja modernizado, e que um outro aeroporto, mais portentoso, seja construído nos mares e mares de canaviais existentes no Estado, próximos daqui; 10) que solicitava a todos que tenham cuidado ao fazer a avaliação desse projeto e passem todas as informações para a população. Ao concluir, declarou que o EIA/RIMA precisava ser refeito. Bitinil Paixão, representante do Comdema de Valinhos, comentou: 1) que não repetiria tudo o que foi dito, mas concordava com as preocupações levantadas sobre os importantes impactos que o meio ambiente sofrerá com essas obras; 2) que o Comdema de Valinhos esperava uma nova proposta, pois ouviu os líderes das pessoas que sofrerão os impactos negativos, e que, por se tratar de vida, não precisava explicar para as pessoas o desejo desse Conselho de que as vidas sejam preservadas. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Zé do Gelo, Vereador do Município de Campinas, comentou: 1) que, ao analisar esse estudo, verificou que 30 dos 36 impactos que essa ampliação causará são negativos, e que ficou assustado com o que via e que não pretendia ouvir de seus filhos e de seus netos e dos filhos e dos netos das pessoas que viviam na área de influência desse empreendimento que os legisladores do Município nada fizeram; 2) que leu em uma revista européia que, nesses países, quando se pretende implantar um aeroporto com as dimensões desse projeto, são vedadas todas as residências; 2) que, no Brasil, é mais fácil desapropriar 50 mil pessoas, retirar essas pessoas de seus lugares, do que alterar um projeto; 3) que não é contrário à ampliação do aeroporto, mas não da maneira como se pretendia executá-la, e que perguntava por que não se mantinha esse aeroporto e construía outro em São José do Rio Preto ou em Sorocaba; 4) que, se a população não se unir agora, não se unirá jamais, pois, depois de executada essa ampliação, a situação se tornará irreversível, inclusive com a saturação das rodovias, de modo a se tornarem avenidas; 5) que também não falaria das licenças ambientais necessárias para a construção do trem de alta velocidade, e era preciso que houvesse interligação entre os diferentes meios de transporte; 6) que as aeronaves que decolam à noite poluem o equivalente a 800 automóveis trafegando a 50 km/h; 7) que convidava os presentes para participarem da Comissão de Estudos sobre a Ampliação de Viracopos, que foi criada no âmbito da Câmara Municipal de Campinas, e que seu gabinete estava aberto para todas as pessoas que pretendessem discutir essa ampliação. Bruno Ganem, Vereador do Município de Indaiatuba,

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

comentou: 1) que sua ligação com a questão de Viracopos começara dois dias antes da audiência pública realizada em Campinas, pois, até então, não tinha conhecimento dos impactos que Indaiatuba sofreria com essa obra; 2) que teve acesso às informações extremamente sérias, consolidadas e alinhadas, mas o problema era que essas informações não se encontram no EIA/RIMA e foram oferecidas pelas entidades que, por sua vez, não foram ouvidas; 3) que, a partir dessa audiência, assumiu o compromisso de informar à população de Indaiatuba para que adquirisse consciência de tudo isso que se encontra em jogo; 4) que esse debate foi fundamental para que, em primeiro lugar, a população de Indaiatuba acordasse para os grandes impactos que sofreria; 5) e que, quando saiu com um megafone andando pelas ruas de Indaiatuba e chamando a população é porque acreditava que não se pode fugir das questões que são relevantes para Indaiatuba, como é o caso dessa ampliação, pois ocorrerá uma mudança extrema em toda a cidade, até mesmo com a explosão demográfica e a escassez dos recursos hídricos; 6) que chamava a atenção para o fato de os cem cartazes que havia afixado, por duas vezes, terem sido retirados, o que o fez compreender que não se tratava de uma questão técnica ou de logística, mas que dessa ampliação faz parte a especulação imobiliária, o que envolve interesses que nem sabe quais são; 7) que, no entanto, tem de se continuar defendendo interesses da região; 8) que dava os parabéns ao Vereador do Município de Campinas, Zé do Gelo, pela idéia de instalar uma comissão que, a seu ver, deveria ser metropolitana, e ela tem de se fortalecer porque essa questão é grande e são grandes os interesses envolvidos, mas acreditava que a sociedade organizada tem muito força. Carlos Alberto Rezende Lopes, Vereador do Município de Indaiatuba, comentou: 1) que registrava a ausência da sociedade organizada de Indaiatuba, a começar pelo Conselho Municipal do Meio Ambiente, cujo presidente sofreu um enfarte e não poderia comparecer, mas os demais membros deveriam estar presentes, e que repudiava sua ausência; 2) que elogiava a manifestação dos ambientalistas, representantes da sociedade organizada, pois todos foram gigantes e brilhantes e todos demonstraram maturidade, com a qual pretendia encarar esta questão; 3) que tem de se tomar uma decisão, qual seja, se se é contrário ou não a essa ampliação ou se enxergam a possibilidade de essa obra ser executada, respeitando-se, conservando-se e preservando-se a questão ambiental; 4) que, em algum lugar, deve ser feita essa ampliação, e não se deve transferir para os outros o que não queremos para nós, daí a necessidade de que essa discussão seja amadurecida; 5) que o custo social colocado pelo EIA/RIMA não era convincente a ponto de e acreditar serem os benefícios maiores do que o ônus, e essa era a primeira constatação; 6) que se transferiu para as gerações presentes a omissão das autoridades de Campinas – prefeitos e vereadores – da década de 90, permitindo-se assim as ocupações desordenadas, o que não ocorreu em Indaiatuba, pois não se aceitou esse tipo de ocupação, pois ela se posicionou contrariamente aos investimentos, tanto a Prefeitura como a Câmara de Vereadores; 7) que, com relação à localização do aeroporto, lembrava uma piada publicada na "Revista Exame" sobre a pujança de Indaiatuba, reconhecida como a cidade do Estado de São Paulo que possuía a melhor qualidade de vida, distanciada apenas 40 km aeroporto, considerado este, à época, um aspecto positivo, mas, na verdade, ela se situa a apenas 12 km do aeroporto, e a cidade de Campinas, 18 km, o que já revela qual o Município que sofrerá mais impactos com as obras de ampliação; 8) que, mesmo assim, essa questão deverá ser metropolitana, todos os Municípios devem unir-se, principalmente no que se refere à questão ambiental; 9) que, por outro lado, tem uma cópia do RIMA e acompanhou, no que foi possível, seu desenvolvimento, verificando que se fala até de áreas de preservação ambiental no Município de Valinhos, mas nenhuma menção é feita à existência dessas áreas no Município de Indaiatuba, uma vez que ele não possui Plano Diretor, pois o que existe é uma falácia, uma piada,

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

pois foi alterado ao longo dos anos sem que para tanto fosse realizada uma única audiência; 10) que o RIMA não contemplava a questão ambiental do Município de Indaiatuba, o que revela a falha do seu Plano Diretor; 11) que várias pessoas que se manifestaram contrárias à ampliação, até pouco tempo atrás eram favoráveis, por entender que ela valorizaria suas terras, pois a especulação imobiliária implantaria nelas loteamentos; 12) que, quando é conveniente, essas pessoas apóiam a ampliação e, quando não o é, a criticam, mas se deve ter princípio, pois quem dele abre mão abre mão também da vida; 13) que, se é para falar de vantagens, afirma que são 9, 5 bilhões em números redondos de investimentos, o que acarretaria, segundo o RIMA, um grande aumento na arrecadação de ISSQN de Campinas e zero para o Município de Indaiatuba; 14) que ninguém que mora em Campinas e trabalha em Viracopos paga pedágios, mas quem mora Indaiatuba e trabalha em Campinas paga pedágio para ir e voltar; 15) que, no entanto, Campinas deveria arrecadar com essa rodovia, pois o ISSQN é dividido pelo número de quilômetros percorridos pela rodovia no território do Município, e que, portanto, Indaiatuba ficava sempre com o ônus e Campinas com o bônus; 16) que não existem políticas ambientais compensatórias para Indaiatuba, nem também do ponto de vista financeiro; 17) que não está provocando a desunião; 18) que o Prefeito do Município declarou na imprensa que Indaiatuba não será afetada, mas, com relação à questão do esgoto, como falou o representante do SAE, por certo ele irá para Indaiatuba, e achava que havia uma contradição e se está no meio de um fogo cruzado; 18) que se deveria ter maturidade para dizer o que queremos, se se concordava ou não com a ampliação, respeitando-se a diversidade da natureza; 19) que a proposta é que esse EIA/RIMA precisava de correções; 20) que deveriam ser realizadas audiências públicas nas outras cidades que serão afetadas, e que se desse a elas maior divulgação: 21) que se deveria respeitar as autoridades que não tem intenção, às vezes, de causar impactos, além do fato de a região vir servida com as obras do Governo Federal; 22) que o aeroporto é importante, porém mais importante é o respeito à dignidade humana e à questão ambiental. Passou-se a fase das réplicas. Mauro Cauville, representante da Infraero, depois de comentar que cinco minutos seriam insuficientes para responder todas as questões, declarou que fariam suas as palavras proferidas por alguns manifestantes, e dizer que essa é a pretensão de uma empresa pública que administra 67 aeroportos em várias regiões do Brasil, o que dá para imaginar o tamanho das questões com que se tem de lidar para atender, em primeiro lugar, às necessidades operacionais e de segurança da sociedade, e, em segundo lugar, aos órgãos reguladores, como a ANAC, ao TCU. Em seguida comentou: 1) que essa é uma oportunidade para que as pessoas, principalmente os órgãos e às entidades que passarão ao Consema seu posicionamento sobre aquilo que entende que foi colocado como errado e como factível, para que esse Colegiado avalie alternativas dentro do que foi concebido como possível; 2) que, por exemplo, a Doutora Maila Brito, representante do Comdema de Campinas, tem a possibilidade de exigir adequações e correções daquilo que foi feito, para que, em uma segunda etapa, se esse for o entendimento do Consema, serem estudadas novas alternativas para o desenvolvimento do aeroporto; 3) que aquilo que se discutia é a concessão de uma licença prévia sobre o que se entendia seja a ampliação de um aeroporto, colocando-se manchas e avaliações macros; 3) que, como já afirmou, existem acórdãos do TCU que proíbem fazer contratos e gastos além daqueles justificáveis na apresentação de dados técnicos, o que impossibilitava contratar um projeto executivo com detalhamentos, sem que tivesse sido concedida a licença prévia; 4) que algumas afirmações feitas chamaram sua atenção, como, por exemplo, os recursos hídricos, dos quais muito se falou, pois esta é uma preocupação que não é só dos moradores nem só do Município, pois é também da Infraero, que tem um grande programa voltado para os recursos hídricos em seus aeroportos; 5) que, para quem conhece o meio acadêmico,

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

estão sendo desenvolvidos projetos para esse aeroporto pelo Professor Tundise, do Instituto de Controle de Vias, pelo Professor Lenildo Espanhol da USP, Professor Wilson Tuita, por meios dos quais buscam alternativas viáveis para o reuso e reciclagem de água; 6) que se está, sim, preocupado, principalmente com o Aeroporto de Viracopos, cujos resultados serão incorporados ao seu projeto de ampliação, independentemente da alternativa de localização escolhida ou do tipo pistas, e que, portanto, se investe muito na conservação dos recursos hídricos; 7) que, em relação à distância entre as pistas de 200 ou 40 metros, isso não significa que o Aeroporto tenha duas pistas, uma vez que elas não podem ser utilizadas simultaneamente, pois, para tanto, é necessário que essa distância seja de 1 mil e 200 metros, e daí para mais. 8) que, em relação ao pouco intercalagem de pistas, elas podem ser exatamente paralelas e vão operar simultaneamente do mesmo jeito; 9) que, em relação à economia de tempo, se, por um lado, é conveniente para as companhias aéreas, ele tem de ser visto do ponto de vista das reduções e, também, da queima dos combustíveis e, portanto, minutos de funcionamento de uma turbina, se for computada em movimentos, são toneladas de combustíveis, toneladas de emissões que podem ser minimizadas com essa intercalagem ou com o posicionamento do terminal em relação às duas pistas; 9) que, por outro lado, o nivelamento das pistas de até 1.5% é possível do ponto de vista operacional; 10) que também será avaliada a questão de um grande aterro, ao se estipular o que será corte o que será aterro; 11) que, em relação ao plano de emergência, ele abrange uma área bem maior; 12) que, no que concerne à insuficiência de leitos, à insuficiência municipal, ela deve existir não só levando em conta à possibilidade de uma emergência aeronáutica, mas ela pode ocorrer até mesmo por causa natural, e é importante que o Município contemple não só sua capacidade para atender às vítimas, mas a todos os munícipes, e daí se justifica a necessidade de esse plano contemplar os Municípios que sofrerem de forma direta ou indireta os impactos a serem causados pelo empreendimento; 13) que se colocava à disposição de todos, inclusive dos vereadores que estão presentes nessa audiência, e que se dispunha a participar da comissão que foi citada pelo Digníssimo Vereador José do Gelo, e que também poderá recebê-lo ou ir â Câmara de Vereadores prestar esclarecimentos ou oferecer apoio técnico nas questões específicas, ou seja, operacionais ou de segurança, por se tratar de um conhecimento que não é detido por todas as pessoas, inclusive em seus detalhes; 14) que a Infraero atende ás normas internacionais, entre as quais a 1141, que define as curvas de ruído, como elas são definidas em parâmetros, e que todos os estudos se basearam em normas de órgãos internacionais, em determinações e portarias; 15) que se falou em poluentes, e foi apresentado um quadro, não em detalhes, cujos dados estabelecem um comparativo entre os vários poluentes, líquidos e sólidos, baseados em dados da Cetesb, e não da Infraero; 16) que isso comprovava a seriedade do estudo e a seriedade do EIA, em que pese haver questionamentos; 17) que a Infraero entende ter feito um processo de licitação aberto e transparente, para o qual foi exigida uma série de estudos exigidos pelo termo de referência estabelecido pelo órgão ambiental, e que, portanto, não saiu da Infraero, mas faz parte do processo instaurado pelo órgão ambiental esse termo, com base no qual esta empresa realizou o processo de licitação de todos os estudos que deverão ser considerados a partir do corte do empreendimento, e a Infraero entende que esse processo de licitação é transparente, na medida em que é acompanhado pelos órgãos já citados, e se entende que os profissionais que foram contratados possuem capacidade e conhecimento para executarem esse trabalho, mas que, se o entendimento de um ou de outro merece adequações, é o Consema que determinará, pois analisará em detalhes o processo; 18) que agradecia a presença de todos, principalmente daqueles que permanecerão até este momento, em virtude do adiantado da hora, e que se colocava à inteira disposição, em Brasília, como Superintendente de Meio Ambiente, como

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

também se colocava à disposição de todos o Superintendente em Aeroportos, Doutor Salviano, pois ambos tinham as portas de seu escritório abertas para receber os interessados. Regina Buratto, representante da Walm Engenharia, empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA, comentou: 1) que uma das considerações que fazia dizia respeito à afirmação feita de que ao EIA/RIMA não teria se baseado em obras científicas, em virtude do que pedia fossem revistas as referências bibliográficas porque, além do levantamento de campo direto, foram usadas obras científicas e acadêmicas, principalmente teses de doutorado defendidas na Unicamp, como também produções técnicas e legislações específicas oriundas dos órgãos Cetesb, Conama e Comdema, entre outros; 2) que outra consideração dizia respeito à afirmação que teria sido feita no EIA/RIMA de que todos os impactos seriam compensados ou mitigados, pois este estudo identificou 37 impactos, dos quais 30 serão mitigados ou compensados, e 2 que não serão mitigados, um dos quais é a alteração da paisagem local; 3) que o ruído sonoro provocado pelas aeronaves é, sem dúvida, um impacto importante, e ele foi abordado pelo EIA/RIMA como um dos impactos negativos de alta magnitude e de alta relevância, ele recebeu o número 36 e a denominação de impacto por ruídos nas comunidades do entorno e sua descrição se baseou em obras técnicas e acadêmicas produzidas por diversos autores; 4) que, diferentemente do que foi dito, esse estudo contemplou o Plano Diretor do Município de Campinas, pois foi com base nele que se identificou a área de influência direta desse empreendimento, e também a macrozona em que se insere o aeroporto, que possui muita relevância para a proteção dos mananciais. Iracy Xavier, Diretora do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA/Cetesb, declarou que o EIA/RIMA continuava sendo analisado pelos técnicos desse departamento, que nenhuma licença foi ainda concedida e que as contribuições oferecidas pelos participantes da audiência pública de Campinas já haviam sido encaminhadas para o empreendedor, mas que as respostas muitas vezes dependem da realização de estudos e análises, mas que todas elas seriam respondidas como também as que serão encaminhadas pelos participantes dessa audiência, e que não procede a afirmação feita de que as obras já se haviam iniciados, uma vez que o projeto está sendo analisado do ponto de vista de sua viabiliade ambiental, e que, se de fato, alguma obra estiver sendo executada, pede a Infraero que esclareça, pois ela está sendo executada sem a devida autorização do órgão ambiental. Maila Porto, representante das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, inicialmente declarou que a alusão à execução de obras se referiu ao início do processo de desapropriação, pois as pessoas estavam sendo chamadas, o que aparentemente é uma contradição, e que tinha em mãos um termo já assinado por um dos proprietários que serão desapropriados, e, em seguida, comentou: 1) que credibilidade é uma coisa muito séria, e, portanto, quando se critica a Infraero e os governos municipais é porque o processo de ampliação desse aeroporto, de certa forma já vem sendo executado; 2) que outro problema são as erosões causadas e que chegam a atingir 6 metros de profundidade, que gerou demanda ao Comdema e ao Ministério Público, sem a qual não se teria elaborado esse EIA;RIMA, pois a Infraero vinha fatiando essa ampliação de modo a que não se configurasse um grande projeto, como sempre procedem os empreendedores; 3) que são esses recursos que se deplora, pois se entende que se vive em uma sociedade que avançou muito em sua consciência, pois se vive num regime democrático, republicano e participativo; 4) que o gestor, mesmo se for eleito com 80% dos votos, ele deve satisfação à sociedade, ele não é dono do mundo, e o sistema é representativo; 5) que é preciso aprimorar esse processo, inclusive a idéia de desenvolvimento centrado apenas no poder econômico é um modelo para lá de velho, que não entende a controvérsia entre meio ambiente e desenvolvimento econômico, pois se trata de uma idéia para lá de velha; 6) que o Município de Campinas teve um

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

prefeito assassinado e que, portanto, não se está lutando contra coisa pequena ou coisa pouca, e se deve lutar para se ter maior consciência; 7) que esse EIA/RIMA não faz uma análise sobre a saúde pública, não tece considerações sobre as pandemias, embora a gripe suína esteja aí para comprovar esse risco, e não se conta com infraestrutura, pois não se tem leito nem se tem hospital; 8) que, sem dúvida, um dia um avião vai cair e não se contava com um hospital de queimados, com um banco de pele, embora essas condições deveriam constar do planejamento; 9) que a sociedade está madura para oferecer sua contribuição, para discutir, e esse é o verdadeiro exercício de cidadania; 9) depois de ler um trecho do relatório oferecido pelo IPHAN em relação á área do aeroporto, que atesta precisamente a presença de sítios arqueológicos que sofrerão impactos, o EIA/RIMA o classifica como médio; 10) que conclui afirmando sua esperança de poder falar um pouco mais nas próximas audiências. Iracy Xavier, Diretora do DAIA, reiterou o que já havia dito sobre a necessidade de o empreendedor responder a todas as questões e que a apresentação de um EIA não garante sua aprovação e a concessão das licenças, e, ao se iniciar a análise de um estudo, às vezes os técnicos não têm conhecimento da região, e é por isso que, no decorrer do processo, são solicitadas complementações. Informou, também, que o órgão ambiental ouvirá os comitês de bacia, o pois o empreendedor se dirige a ele, faz uma apresentação e os subsídios oferecidos por esse organismo são encaminhados para ao DAIA, pelo empreendedor, através de relatório. Informou ainda essa diretora que outros comitês existentes na região também serão ouvidos, e, por fim, chamou atenção para a diferença entre compensação e mitigação ambiental, e que a primeira decorre da legislação do Sistema de Unidades de Consevação-SNUC, cujo percentual estipulado encontra-se em discussão. O Secretário-Executivo reiterou a informação que ofereceu várias no decorrer da audiência, qual seja, de que todo aquele que quiser ainda contribuir para o aprimoramento do projeto teria ainda o prazo de cinco (5) dias úteis para fazê-lo, contados a partir da data dessa audiência, encaminhando sua proposta ou sugestão pelos Correios ou entregando-a diretamente na Secretaria-Executiva do Consema. Depois de agradecer a presença de todos, declarou que estava encerrada a audiência pública. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora do Núcleo de Documentação e Consulta, lavrei e assino a presente ata.

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br