



Angústia

A prefeita eleita de Guarujá, Maria Antonieta de Brito (PMDB), só deve anunciar sua equipe de governo na primeira quinzena de dezembro – o que faz a angústia dos cotados a assumir secretarias aumentar a cada dia.



Região tem PIB e população para abrigar aeroporto regional

TADEU FERREIRA JR.

DA REDAÇÃO

A Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS) é mais rica e populosa se comparada a outras regiões espalhadas pelo interior do Estado de São Paulo cujas cidades pólo abrigam aeroporto. Ainda assim, a RMBS - composta pelos mesmos municípios da Região de Governo de Santos - ainda não conseguiu efetivar a implantação de seu

aeroporto civil, no Núcleo da Base Aérea de Santos (Nu-Bast), em Guarujá.

Excluindo-se São Paulo, Campinas, Guarulhos e São José dos Campos, (que possuem os principais aeroportos paulistas, os únicos administrados pela Infraero), os nove municípios da Região de Governo de Santos, provam, em números, serem donos dos maiores índices demográficos e econômicos no Estado.

RMBS

A Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), de acordo com a divisão política do Estado, é composta por Santos, São Vicente, Guarujá, Cubatão, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém, Peruíbe e Bertloga.

Na prática, isso significa que Santos e região têm maior população e contribuem mais para a riqueza da mais abastada unidade federativa brasileira, o suficiente para colocá-la à frente de conglomerados de cidades capitaneadas por municípios de porte semelhante, como Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Jundiá, Sorocaba e Presidente Prudente.

Esses, na ordem, abrigam os

cinco principais aeroportos administrados pelo Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (Daesp) levando-se em conta a movimentação de passageiros, aeronaves e cargas. Não fossem esses argumentos suficientes para provar que a Baixada precisa e tem porte para abrigar um aeroporto civil, os 161 quilômetros de praias, ano a ano, consolidam a região como um dos mais importantes desti-

nos turísticos da região Sudeste.

Porém, não é só. O maior Porto da América Latina, em Santos, e um dos maiores pólos petroquímicos do continente, em Cubatão, são reforços de peso. Por fim, a anunciada instalação de um escritório da Petrobras na região, junto das plataformas de extração de petróleo na camada de Pré-Sal da Bacia de Santos, aumenta esses fatores.

Conforme dados da Funda-

ção Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade), a Região de Governo de Santos, apesar de possuir somente nove cidades, responde por 3% do PIB de São Paulo. Numa comparação rápida com as principais regiões do Estado que contam com aeroportos administrados pelo Daesp - de porte menor que os administrados pela Infraero - a Baixada se destaca frente à região de Presidente

Prudente, no extremo Oeste de São Paulo, cujo aeroporto é o terceiro em número de embarque e desembarque.

A região de Ribeirão Preto é a que tem os melhores resultados no tocante à movimentação aeroportuária, sendo a primeira em número de passageiros, segunda em quantidade de cargas e quarta em movimentação de aeronaves. Entretanto, contribui com 2,53% para o PIB paulista.

Maiores movimentações*

Cidades	Passageiros	Aeronaves	Carga
Ribeirão Preto	1º	4º	2º
São José do Rio Preto	2º	8º	1º
Jundiá	10º	1º	4º
Sorocaba	5º	2º	7º
Presidente Prudente	3º	11º	8º

* Aeroportos geridos pelo Daesp, entre janeiro e setembro de 2008

Fonte: Daesp

A que mais se aproxima das estatísticas econômicas e demográficas da Baixada, porém, é a região de Sorocaba, que tem o quarto aeroporto mais movimentado do interior de São Paulo, de acordo com o Daesp. Com população de 1,4 milhão de pessoas e participação de 2,79% no PIB paulista, Sorocaba é o segundo maior ponto de pouso de aviões, quinto no fluxo de passageiros e sétimo maior cargueiro.

Administradora dos principais aeroportos brasileiros, a Infraero cuida de 67 em todo o País, cinco deles em São Paulo: Cumbica, Congonhas e Campo de Marte, na Capital; Viracopos, em Campinas, no interior; além do Aeroporto de São José dos Campos, no Vale do Paraíba. Todos possuem bastante diferença em relação aos administrados pelo Daesp, que são de menor porte.



Ozires diz que Baixada pensa pequeno

Especialista do setor aeronáutico e pessoas ligadas ao ramo do Turismo são unânimes: a Baixada Santista já deveria ter o seu aeroporto civil. Ex-ministro da Infra-Estrutura (1990-1991), e ex-presidente da Petrobras, Embraer e Varig, Ozires Silva (hoje reitor do Unimonte) encontrou o fator que impede o nascimento do empreendimento: a burocracia governamental no País.

Na visão do experiente engenheiro, é inadmissível que não exista um aeroporto na região. "A Baixada Santista não ter um aeroporto civil me parece surpreendente, mas na direção errada. Em cidades com o perfil da Baixada, em qualquer país desenvolvido, a criação de um aeroporto já teria sido resolvida há décadas", opinou.

Onde estaria o erro, então? "Na centralização do serviço público nas mãos do Governo. O Governo não estabelece mecanismos claros para que o setor privado se interesse em operar aeroportos", analisou. "A Baixada pensa pequeno," completou.

Ele justificou dizendo que os

projetos são acanhados e dependentes da verba pública. "Um aeroporto aqui disputaria mercado com a Zona Sul de São Paulo, fora a população local", destacou. Ozires Silva observou que na Base Aérea há a "geografia ideal". "Temos rodovia, ferrovia, um porto expressivo. Provavelmente, seria um dos poucos aeroportos modais do País", afirmou.

BUREAU

Um dos principais trunfos do aeroporto seria dar suporte para atrair turistas estrangeiros. No Brasil, Guarujá é um dos destinos preferidos de argentinos, por exemplo.

"Hoje o Município recebe entre 15% a 17% de visitantes estrangeiros e o aumento destes índices se dará com a vinda do aeroporto, porque a distância de uma hora e meia dos aeroportos de São Paulo é um fator limitador para a venda do destino", considerou o presidente do Guarujá Convention & Visitors Bureau, Ricardo Roman Júnior.

Ele ressaltou que o público dos cruzeiros (embarque, desem-

Algo errado

"Em São Paulo temos mais de 15 milhões de habitantes e só dois aeroportos. Nova Iorque (EUA) tem mais de 20. A Baixada Santista, nenhum. Então, tem alguma coisa errada",

Ozires Silva, reitor da Unimonte

braque e trânsito) já ultrapassou 600 mil pessoas por temporada.

Presidente do Instituto Marca Brasil, referência no ramo de fomento ao Turismo no País, José Zuquim acrescentou que um aeroporto, aliado a um centro de convenções público, tor-

nariam a Baixada Santista imbatível na captação de eventos, aquecendo o turismo de negócios, melhor opção para o período da baixa temporada.

EXPERIÊNCIA PRÓPRIA

Secretário de Planejamento e Gestão Pública de Ribeirão Preto (que tem um aeroporto há mais de 50 anos), Marcos Espínola foi rápido para definir a importância do equipamento para seu município. "É a nossa âncora. Somos candidatos a potência no ramo de biotecnologia e o turismo de negócios já é uma realidade. Devemos isso ao nosso aeroporto".

Ribeirão Preto tenta, desde o ano passado, autorização para receber cargas e passageiros de fora do Brasil, o que só aumenta a euforia. "Só com isso pretendemos gerar 500 empregos diretos e 300 indiretos. Vamos fomentar ainda mais nosso comércio, hotelaria e setor gastronômico. Não fosse o aeroporto, Ribeirão Preto poderia não ser a potência que é hoje", finalizou o secretário municipal de Planejamento e Gestão Pública.



Sonho passou por cinco prefeitos

Primeira tentativa tem 30 anos

Jayne Daige, Maurici Mariano, Waldyr Tamburus, Ruy Gonzalez e Farid Madi. Todos passaram pela Prefeitura de Guarujá sem conseguir fazer decolar o sonho do Aeroporto Civil Metropolitano da Baixada Santista. Atual secretário municipal de Planejamento e Gestão Financeira, Mauro Scazufca admitiu que, mesmo se os entraves jurídicos fossem resolvidos hoje, não há tempo para inaugurar o empreendimento até que a prefeita eleita, Maria Antonieta de Brito, assumira, em janeiro de 2009.

Segundo Scazufca, a Prefeitura tem se manifestado na ação civil pública movida pelo Ministério Público, mas admitiu que "a situação não evoluiu". "Não entregamos tudo o que o Ministério Público pediu, mas foi o suficiente para que o prazo para apresentação de documentos fosse expandido". O secretário ressaltou que o aeroporto não está na pauta de transição dos governos municipais, mas certamente entrará.

"Na verdade, estamos num momento de menos energia para administrar. Estamos admi-



DAVIRIBEIRO

Scazufca diz aguardar o MP

nistrando mais para trás, já que estamos encerrando um período", disse.

Scazufca reconheceu que o Relatório Ambiental Preliminar (RAP) apresentado para avaliar o impacto do aeroporto não tinha informações a respeito do píer marítimo, por exemplo. "Realmente, foi uma falha ele não estar no RAP. Seria só citá-lo porque não é nada demais", garantiu. O secretário explicou que se trata de um termi-

nal apenas para lanchas, com metade do tamanho da Ponte dos Práticos, em Santos.

MEIO AMBIENTE

Agente municipal que cuidou do assunto aeroporto nos últimos três anos, Mauro Scazufca garantiu que os locais para depósito de lixo não seriam problema. Isso porque, quando das licenças expedidas pelo Estado para seus funcionamentos - posteriores às atividades da Base Aérea de Santos - foi observado que não haveria riscos para a aviação.

Há ainda, conforme ele, a questão do ruído das aeronaves em confronto com casas do Distrito de Vicente de Carvalho. Vinte residências estariam na chamada curva de baixo ruído. "Poderíamos desapropriar, mas a legislação permite, por exemplo, a instalação de comércios ali, que podem até mesmo ser correlatos ao aeroporto".

Scazufca calculou que 30% dos passageiros de cruzeiros marítimos vêm de distância maiores que 400 quilômetros, público que poderia ser facilmente captado para o aeroporto.

Já se passaram mais de 30 anos da primeira tentativa concreta de transformar a então Base Aérea de Santos, em Guarujá, em aeroporto regional. Foi o que tentaram os deputados Castelo Branco e Athié Jorge Coury, em 1977, na Assembléia Legislativa e no Congresso. Três anos depois, o ministro da Aeronáutica, Délio Jardim de Mattos, anunciava a construção do aeroporto civil utilizando a infra-estrutura militar, com previsão para início das operações em 1985.

Hoje, 23 anos depois da prometida inauguração, as obras sequer iniciaram. Entre indas e vindas, recentemente a Aeronáutica aprovou - e até delimitou - o compartilhamento de áreas com os civis.

O Estado, por meio do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental (Daia) chegou a expedir uma licença ambiental prévia para o início da construção. O Ministério do



Raio-X

De acordo com o projeto, o Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá seria eminentemente turístico e teria uma pista de pouso de 1.600 metros. Assim, haveria condições de receber Boeing 737 e Fokker 100, de

destinos a partir de 400 km de distância. Aeronaves de maior porte, que vêm de fora da América do Sul, não teriam condições de ser recebidas. O orçamento estimado é de pelo menos R\$ 30 milhões.

PIB

O PIB é a soma de todos os serviços e bens produzidos num período. Importante indicador da atividade econômica, o PIB é uma forma de mensurar a atividade econômica de uma região. No cálculo do índice não são considerados os insumos de produção (matérias-primas, mão-de-obra, impostos e energia)

Turismo liberou R\$ 6 milhões e a Prefeitura de Guarujá anunciou o edital de licitação para, finalmente, o início das obras, ainda em 2008.

ÚLTIMO ENTRAVE

O último - e fundamental - personagem dessa história é o Ministério Público. Em maio deste ano, a Promotoria Regional de Urbanismo e Meio Ambiente ingressou com ação civil pública com pedido de liminar para proibir o lançamento do edital de licitação. A alegação é de que o estudo encomendado pela Prefeitura para dimensionar os impactos do aeroporto no meio ambiente é superficial.

Promotora que assina a ação, Juliana de Sousa Andrade sustenta que não seria um Relatório Ambiental Preliminar (RAP), como o preparado pela empresa DTA Engenharia, o instrumento ideal para um empreendimento do porte do aeroporto metropolitano.



POLÍTICA

Vereadores aprovam o fim do voto secreto

ALESSIO VENTURELLI

DA REDAÇÃO

A Câmara de Guarujá aprovou por 13 votos a um o Projeto de Resolução 26/2008, que altera os dispositivos do Regimento Interno da Casa e acaba com o voto secreto no Legislativo Municipal. O projeto é do vereador Paulo Piasenti (PSDB) e foi votado na última terça.

A justificativa apresentada pelo legislador é de que a medida dará transparência à decisão dos vereadores.

Piasenti lembrou de episódios recentes que ocorreram na Câmara, para reafirmar a sua posição. “Nós tivemos uma experiência muito ruim nesse sentido”, lembrou, “quando mudamos a lei de zoneamento lá do Cing (Complexo Industrial Naval de Guarujá)”.

Ele recordou que em agosto, após a Casa ter aprovado lei tornando aquela área em zona turística, e os vereadores terem assinado documento se comprometendo em manter essa posição, “houve uma quebra de confiança” por parte de alguns parlamentares.

“O prefeito (Farid Madi) vetou o projeto e, na votação secreta que derrubaria ou acataria essa decisão (do Executivo), alguns vereadores traíram a confiança do povo, votando pela manutenção do veto”.

Apesar de ter declarado voto favorável à matéria, o vereador Luís Carlos Romazzini (PT), que

Direito

“Vereador não tem que se esconder. O cidadão tem que saber o posicionamento de seu representante”

Paulo Piasenti, vereador

é advogado, apontou a necessidade de mudança da Lei Orgânica do Município (LOM), para que a proposta de Piasenti de fato entre em vigor. “Por enquanto esse projeto é gravidez de mula”, metaforizou o petista, ao afirmar que ele não tem efeito do ponto de vista legal.

“Existe uma hierarquia jurídica a ser obedecida”, explicou ele, ao destacar que para que se mude o Regimento Interno do Legislativo é necessário, também, que se altere a Lei Orgânica do Município. Ciente dessa necessidade, o presidente da Câmara, Carlos Eduardo Pirani (PRP).

Ele adiantou que colocará em pauta, nos próximos 30 dias, um projeto de lei do vereador Edilson Magaiver (PDT), que trata de alterações na Lei Orgânica, para viabilizar de vez a medida.



PESCA ARTESANAL. Benefício é antiga reivindicação dos moradores do Perequê

Prefeitura obtém licença ambiental para erguer píer

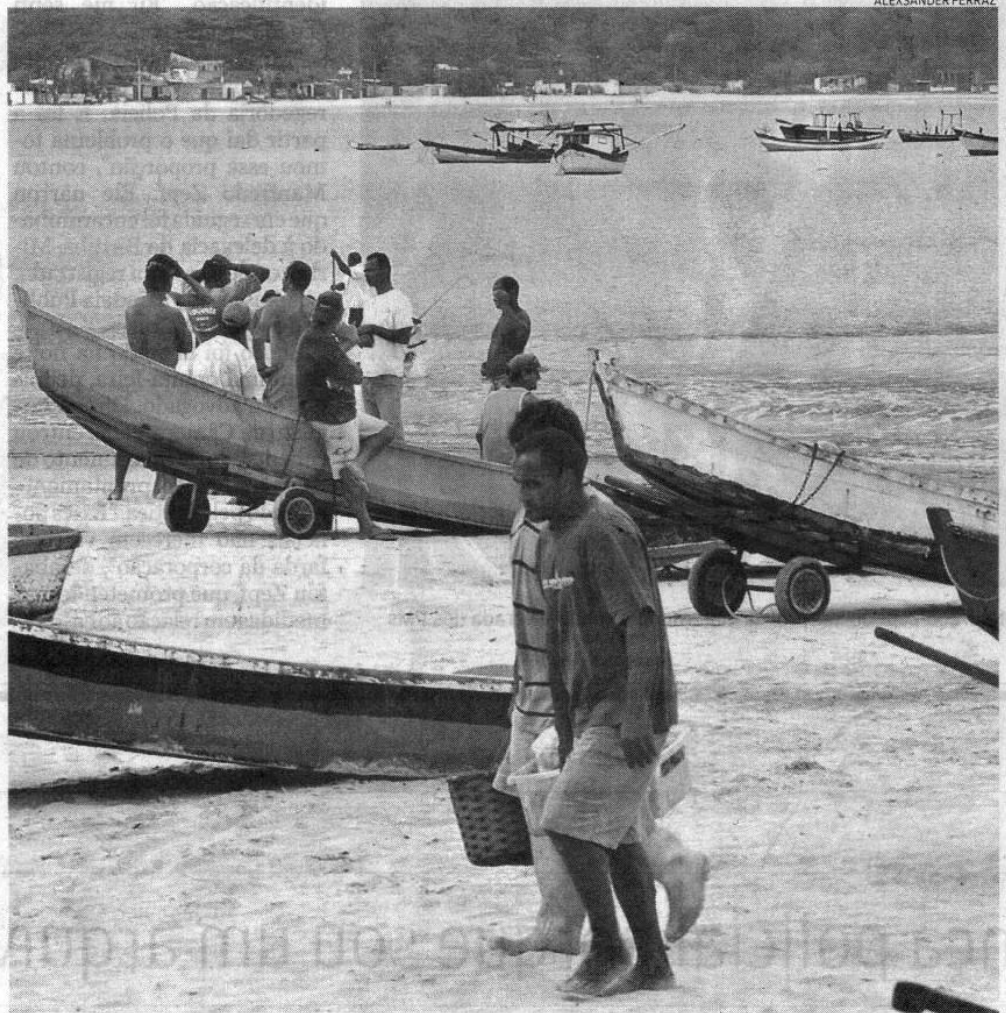
ALESSIO VENTURELLI

DA REDAÇÃO

A Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão Financeira anunciou na última sexta-feira que deve iniciar ainda este ano a construção de um píer na Praia do Perequê, em Guarujá. A obra é antiga reivindicação dos moradores do bairro e deverá facilitar o escoamento do pescado da região, feito até então de maneira precária.

De acordo com a secretaria, o licenciamento ambiental do empreendimento foi emitido pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente. Também foi informado que o projeto, orçado em R\$ 1 milhão e 200 mil, será viabilizado pelo Ministério do Turismo em parceria com a Prefeitura. A previsão da Administração Municipal é de que o edital de licitação para execução das obras seja publicado ainda neste mês.

A estimativa é que cerca de 1.500 pessoas que vivem da pesca no bairro sejam beneficiadas. Guarujá conta com cerca de 5 mil pescadores artesanais, nas comunidades do Perequê, Rio do Meio, Santa Cruz dos Navegantes, Conceiçãozinha, Guaiúba, Astúrias, Canal de Bertioga, Prainha Branca e Monte Cabirão. Dessas, a colônia do Perequê é a maior.



ALEXSANDER FERRAZ

Cerca de 1.500 pescadores artesanais podem usufruir diretamente da construção do novo píer



Guarujá
OAB fala sobre direito previdenciário

A 73ª Subseção da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) - Guarujá promoverá na próxima segunda-feira, a partir das 19h30, nas dependências da Câmara Municipal, palestra de Hélio Gustavo Alves sobre Provas no Processo Administrativo Previdenciário e a Atual Medida Provisória 201/04.