



**Ata da 25ª Reunião da Câmara Técnica de Sistemas de Transportes, realizada em 09 de outubro de 2006.**

Realizou-se, no dia 09 de outubro de 2007, às 09h00, na Sala de Reuniões do Consema, a 25ª Reunião Ordinária da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte. Compareceram os seguintes conselheiros: Alberto Epifani, Elton Soares de Oliveira, Manuel Cláudio de Souza, Pedro Umberto Romanini, Marcelo S. Asquino e Dora M. A. Whitaker. Constavam da pauta da reunião: 1) Aprovação da Ata da 25ª Reunião Ordinária; 2) Apreciação do Plano de Trabalho para elaboração do Termo de Referência do EIA/RIMA do empreendimento “**Trem de Guarulhos – Expresso Aeroporto**”, de responsabilidade da Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, a ser implantado nos municípios de São Paulo e Guarulhos (Proc.SMA 13.753/2007); 3) Apreciação dos Pareceres Técnicos CPRN/DAIA 285, 286 e 295/2007 sobre cumprimento das exigências constantes do Parecer Técnico CPRN/DAIA 287/2006 e da LI nº 00484, relacionados com o empreendimento “**Programa de Transporte Urbano**”, de responsabilidade da Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo (Proc. SMA 13.598/2003). O Secretário-Executivo, **Germano Seara Filho**, passados os 30 minutos regulamentares, declarou abertos os trabalhos e submeteu à aprovação a Ata 24ª da Reunião Ordinária, que foi aprovada. **Silvestre Eduardo Rocha Ribeiro**, Gerente de Projeto Funcional e Integração de Transportes, apresentou o projeto e **Paulo Sérgio M. S. Rodriguez**, representante da P. Tran Engenharia Ltda., apresentou o Plano de Trabalho. Passou-se à discussão. O conselheiro **Pedro Umberto Romanini** questionou: 1) o fato de não ter sido explicitada a metodologia a ser empregada na elaboração do RIMA, informação fundamental para o entendimento desse documento; 2) e o fato de não aparecerem na itemização do EIA os projetos co-localizados, embora eles ocorram, entre os quais se destaca a implantação de uma quarta ou quinta pista em trecho da Rodovia Ayrton Senna, o que pode interferir no trajeto do projeto, aspecto que, por ser relevante, deve ser contemplado pelo EIA. Chamou atenção, também, para a necessidade de as alternativas tecnológicas serem discutidas do ponto de vista ambiental. O conselheiro **Elton Soares de Oliveira** questionou: 1) o local onde será implantado o terminal no aeroporto, uma vez que vinha sendo estudada pelos órgãos envolvidos com esse equipamento a localização de uma nova pista; 2) a exequibilidade da implantação de traçado alternativo que passe pelo centro da cidade de Guarulhos; 3) o número de famílias que serão desapropriadas. A conselheira **Dora M. A. Withaker** questionou como seriam feitas as desapropriações e chamou atenção para a necessidade de se dispensar muito cuidado com as interferências no Parque Ecológico do Tietê. **Silvestre Eduardo Rocha Ribeiro** esclareceu: 1) que, em relação às alternativas tecnológicas inerentes à construção dos trens, elas seriam escolhidas pelo empreendedor, mas que o mesmo não aconteceria com as alternativas de traçado que, inquestionavelmente, levariam em conta os aspectos ambientais; 2) que a localização do terminal vinha sendo discutida com a Infraero e, evidentemente, obedeceria todas as restrições ambientais, até mesmo porque se chegará ao terminal principal por meio de uma via elevada, evitando-se, portanto, qualquer interferência na área de vegetação, mas que esse terminal era necessário, pois sua implantação tinha como principal objetivo deixar as pessoas o mais próximo possível das áreas de embarque e desembarque. **Paulo Sérgio M. S. Rodriguez** esclareceu: 1) que a localização da nova pista será discutida com a Infraero; 2) que a metodologia é referida no Plano de Trabalho e também o será no EIA/RIMA; 3) que os projetos co-localizados aparecem



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

no Plano de Trabalho e serão analisados também no EIA/RIMA; 4) que o traçado não passará pelo centro de Guarulhos, por um lado, porque os órgãos municipais não planejam implantar nova infra-estrutura nessa área da cidade e, por outro lado, em virtude da própria dinâmica da cidade, dado que 80% de sua mobilidade é interna; 5) que não será feita nenhuma desapropriação no Bairro Luz, uma vez que a área da CECAP já se encontra disponível, não havendo, pois, necessidade de se remover qualquer residência nessa região; 6) que, no entanto, um pequeno trecho próximo da Estação Penha, mas distante do Parque Ecológico, será desapropriado, com vistas à construção do pátio de estacionamento dos trens; 7) que outra desapropriação será necessária próximo da Estação Brás, pela necessidade de acomodação da linha; 8) que será executado aprofundamento de uma pequena área próxima da Estação da Luz, precisamente no trecho onde haverá bifurcação das linhas, obra esta que certamente causará incômodo à população, pelo ruído que provocará a escavação, mas que não envolverá desapropriação, e que impacto de ruído também pode ser provocado no Parque Ecológico do Tietê. Respondendo às questões formuladas pela conselheira Dora, esse representante da empresa de consultoria informou: 1) que o emprego de uma outra tecnologia (“tatuzão”) causaria maiores impactos à população, pela necessidade que se teria de maior espaço para acomodação das máquinas, o que a pequena extensão do trecho a ser escavado não permite; 2) que terá 15 metros de altura o elevado que passará sobre a Rodovia Presidente Dutra. **Horácio N. H. Hirsch**, representante da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, informou que, se o traçado passasse pelo Centro de Guarulhos, além de provocar maior impacto no Parque Ecológico e no próprio centro da cidade, ele não seria compatível com o planejamento dos órgãos municipais, que não prevê que esse tipo de infra-estrutura alcance essa região. **Silvestre Eduardo Rocha Ribeiro** esclareceu que a solução de traçado no município de Guarulhos havia sido adotada de acordo com os órgãos municipais, e que o acesso ao perímetro da área central da cidade era feito por outros sistemas; que o custo da implantação do corredor seria do Estado e será feito ainda nessa gestão. Passou-se ao segundo item da pauta, qual seja, apreciação dos Pareceres Técnicos CPRN/DAIA 285, 286 e 295/2007 sobre cumprimento das exigências constantes do Parecer Técnico CPRN/DAIA 287/2006 e da LI nº 00484, relacionados com o empreendimento “**Programa de Transporte Urbano**”, de responsabilidade da Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo (Proc. SMA 13.598/2003). Depois de o Secretário-Executivo explicar o conteúdo da Deliberação Consema 32/2006, que determina que “os relatórios sobre o cumprimento das exigências técnicas constantes da conclusão do Parecer Técnico CPRN/DAIA 287/2006 sejam encaminhados ao Consema, para acompanhamento pela Câmara Técnica de Sistemas de Transportes”, o assessor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA, **Marcelo Arreguy**, informou terem sido licenciados cinco trechos do empreendimento, com o cumprimento das exigências a eles relacioandas, e que a implementação das demais condições vinham se dando adequadamente e no tempo determinado, como se depreende também do Parecer Técnico CPRN/DAIA 352/07 e da LI nº 00499, que pedia fossem juntados aos distribuídos com a pauta. Depois de os conselheiros afirmarem, ao serem consultados, que nada tinham a questionar em relação aos relatórios enviados e às informações oferecidas, o **Secretário-Executivo** declarou encerrados os trabalhos. Eu, Germano Seara Filho, Secretário-Executivo do Consema, lavrei a assino a presente ata.