



Ata da 29ª Reunião Ordinária da Câmara Técnica de Sistemas de Transportes, realizada em 13 de junho de 2008.

Realizou-se, no dia 13 de junho de 2008, às 09h00, na Sala de Reuniões do Consema, a 29ª Reunião Ordinária da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte. Compareceram os seguintes conselheiros: **Heitor Marzagão Tomasini, Manuel Cláudio de Sousa e Fredmar Correia**. Constavam da pauta: 1) aprovação da Ata da 28ª Reunião Ordinária; 2) apreciação do Plano de Trabalho para elaboração do EIA/RIMA do empreendimento Linha 5 Lilás, Trecho Adolfo Pinheiro-Chácara Kablin com Pátio Guido Calói”, de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Proc. SMA 816/2008). Abertos os trabalhos às 9h35, o Secretário-Executivo do Consema, **Germano Seara Filho**, esclareceu que, como permitem as normas, meia hora depois do horário fixado para a reunião que tem como fim a análise de plano de trabalho, esta pode acontecer com qualquer quorum, e submeteu à aprovação, nos termos regimentais, a Ata da 28ª Reunião Ordinária, que foi aprovada. Passou-se à apreciação do Plano de Trabalho para elaboração do EIA/RIMA do empreendimento “Linha 5 Lilás, Trecho Adolfo Pinheiro-Chácara Kablin com Pátio Guido Caloi” de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Proc. SMA 816/2008). Depois de **Cacilda Bastos Pereira da Silva**, gerente do projeto vinculada à Assessoria de Gestão Ambiental e Sustentabilidade, apresentar o Plano de Trabalho, passou-se à discussão. O conselheiro **Heitor Marzagão Tommasini**, depois de declarar que não havia nenhuma dúvida acerca da necessidade de se mudar o meio de transporte e que todas as iniciativas eram absolutamente necessárias, especialmente para o transporte sobre trilhos, em virtude dos grandes benefícios que trará, comentou: 1) que se deveria avançar também nas compensações, desenvolvendo trabalhos que trouxessem subsídios não só para o processo de implantação como também para o de manutenção; 2) que eram indiscutíveis as transformações que sofriam os espaços urbanos por onde passam o metrô, as quais eram causadas pela sinergia provocada entre os diferentes setores e fatores – que incluíam o metrô – que interagiam com o mesmo meio, produzindo efeitos ambientais; 3) que era necessário que os riscos fossem observados com seriedade, ou seja, fosse elaborado estudo de risco, para que não se repetissem os problemas que têm surgido no processo de implantação da Linha Amarela; 4) que, portanto, o termo de referência para elaboração do EIA/RIMA deveria abranger tal estudo, o qual deveria fazer parte do corpo principal do EIA, e não constituir um anexo dele, e deveria contemplar um plano de gerenciamento de risco; 5) que a localização das estações deveria levar em conta o aspecto urbanístico de cada estação, na medida em que as áreas em que seriam implantadas possuíam dinâmicas diferentes, a depender da própria densidade populacional, pois umas possuíam alta e outras, baixa densidade; 6) que era indiscutível que as estações, principalmente quando funcionavam como terminais ou pontos de integração, causavam transformação ambiental significativa na área do entorno, na medida em que se transformavam em vetores de expansão, motivo por que sua localização deveria também ser tratada de maneira transversal com o planejamento urbano; 7) que se deveriam igualmente identificar e analisar quais impactos o conjunto da linha - não só as estações – trará para o entorno, principalmente em áreas residenciais que devem ser preservadas, de acordo com o plano diretor; 8) que era necessário também elaborar estudo sobre a capacidade de suporte viário das áreas que serão atravessadas pelo conjunto da linha; 9) que esta política de expansão do metrô, numa cidade conturbada como a de São Paulo, não deveria ser fator de transformação das áreas preservadas; 10) que sua mais importante reivindicação era que fosse levada em conta a percepção da sociedade, dando-se oitiva às entidades que atuavam na região, porque, inquestionavelmente, estas transmitiriam o olhar da população; 11) que, pela grande contribuição que a sociedade civil pode oferecer para o aprimoramento deste projeto, se realizasse, ainda nesta fase preliminar do licenciamento, uma audiência pública, de modo que essa contribuição fosse também levada em conta na elaboração do Termo de Referência; 12) que, embora conhecesse os questionamentos acerca da realização de audiências públicas nesta etapa do processo de licenciamento, como também o fato de que ela não era prevista por lei, reiterava tal solicitação, porque esta oitava prévia, no caso da expansão desse meio de transporte, traria importantes subsídios, contribuindo inclusive para o melhoramento do plano diretor; 13) e que, por todos esses motivos, solicitava aos conselheiros e



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

ao DAIA que adotassem medidas visando atender tal solicitação. **Antonio Carlos do Nascimento**, assessor do conselheiro Heitor Marzagão Tomasini e membro do Conselho Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável-Cades/SP, declarou: 1) que ratificava os pontos de vista apresentados pelo conselheiro Heitor Tommazini, principalmente no que dizia respeito aos focos urbanísticos, pois havia estudado este plano de trabalho e percebeu que ele era semelhante aos demais, uma vez que o critério que orientou sua elaboração era o que orientara a elaboração de inúmeros outros planos de trabalho; 2) que fazia este comentário porque este documento não continha elementos sobre os impactos urbanos, profundos, generalizados e complexos que uma obra como esta causará; 3) que um dos dados que sustentava este seu ponto de vista era o de que essa linha do metrô atravessará áreas já saturadas, o que era muito grave, uma vez que este meio de transporte, por si só, induz à especulação imobiliária do entorno, e embora o poder público não possa vetar o direito de construir, ele poderia adotar medidas que minimizassem esse processo depredatório; 4) que este plano de trabalho não contemplava o Estudo de Impacto Urbanístico previsto pelo Estatuto das Cidades; 5) que a localização de algumas estações, inclusive daquela que seria implantada no Bairro Campo Belo, não contribuirá para a superação da concepção urbanística errada, presente no plano diretor; 6) que inquestionavelmente o sistema de transporte provocava distorções urbanísticas, o que não era contemplado pelo plano diretor, cujo foco não era induzir a cidade para seu verdadeiro caminho, falha esta também presente nos planos diretores de bairro, com a qual corroborava o plano de trabalho que estava sendo apreciado, na medida em que ele nada previa para conter o processo de desagregação urbanística em curso na cidade de São Paulo; 7) que este plano de trabalho deveria contemplar, também, estudo e relatório de impacto de vizinhança, cuja elaboração deveria ter como critério a necessidade de se conter essa desordem, porque, se ela não for contida, a cidade travará; 8) que representava uma das entidades que atuava no Bairro Campo Belo, e que, em seu nome, solicitava formalmente estudos sobre os impactos urbanísticos que esta linha causará em todos os bairros que atravessará, pois os subsídios que estes oferecerão podem indicar propostas que efetivamente minimizem os danos, sobre os quais a população de cada bairro deveria ser ouvida, uma vez que se fazia necessária uma visão sobre o todo, principalmente sobre os arranjos entre uso e ocupação do solo e o sistema viário; 9) que causava espécie a política de gigantescas desapropriações assumida pelo metrô, principalmente porque essas desapropriações, posteriormente, davam lugar à apropriação dessa mais valia – a valorização das áreas do entorno – pelos empreendimentos imobiliários; 10) e que todos esses aspectos contribuíam para agravar os problemas existentes. **Marcelo Arreguy Barbosa**, vinculado ao Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA, comentou: 1) que o DAIA não poderia agregar aos estudos ambientais análises sobre risco da área de engenharia, pois não tem como acomodá-los às análises ambientais, mas poderia pedir, sim, estudos de contingência, para um socorro imediato; 2) que o caminho da linha seria subterrâneo, e esse aspecto “amarrava o traçado do metrô”; 3) que o estudo sobre as alternativas de localização eram obrigatórios, e esta empresa deveria apresentar as vantagens que a levavam a optar por uma delas; 4) que o DAIA aceitava as contribuições oferecidas tanto pelas pessoas individualmente como em nome de entidades e organizações da sociedade civil, independentemente de elas serem encaminhadas por ocasião das audiências ou através dos correios ou por meio eletrônico; 5) que não era favorável à realização deste procedimento nesta etapa prévia do licenciamento ambiental, uma vez que a população, ao comparecer à audiência, tinha a expectativa de receber informações sobre dados concretos, o que inexistia nesta fase. O conselheiro **Heitor Tommasini** comentou que, embora o DAIA recebesse essas contribuições, fazia um apelo para que fosse realizada audiência nesta fase prévia, pois ela se constituía também na ocasião para se dirimirem algumas dúvidas, o que não acontecerá se as informações forem oferecidas de outra forma, pois a discussão não terá a mesma profundidade. Depois de verificar que nenhum conselheiro desejava encaminhar alguma outra proposta, o Secretário-Executivo declarou encerrados os trabalhos. Eu, **Germano Seara Filho**, Secretário-Executivo do Consema, lavrei e assino a presente ata.