



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

Ata da Audiência Pública sobre a revisão do EIA/RIMA do empreendimento “Implantação das Obras do Sistema Viário Via Cambuí”, de responsabilidade da Prefeitura Municipal de São José dos Campos, realizada em São José dos Campos no dia 20 de fevereiro de 2014.

Realizou-se, no dia 20 de fevereiro de 2014, às 17h00, no Centro Comunitário Residencial Cambuí, Rua das Cidreiras, 101, Residencial Cambuí, São José dos Campos, Rua Desembargador Francisco Murilo Pinto, 33, Vila Luzia, São José dos Campos/SP, a segunda Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto de Meio Ambiente – EIA/RIMA do empreendimento “Implantação das Obras do Sistema Viário Via Cambuí”, de responsabilidade da Prefeitura Municipal de São José dos Campos (Proc. 80/2013). Dando início aos trabalhos, a Secretária-Executiva Adjunta do CONSEMA, **Cecilia Martins Pinto**, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Deputado Bruno Covas, saudava e dava boas-vindas aos representantes do Poder Executivo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Carlinhos Almeida, Prefeito do Município de São José dos Campos; Antônio Carlos Naldony, Secretário de Serviços Municipais de São José dos Campos; Wagner Balieiro, Secretário de Transporte do Município de São José dos Campos; Marcos Aurélio dos Santos, Chefe de Gabinete da Prefeitura de São José dos Campos, e Luís Roberto Cândido, Assessor de Projetos da Prefeitura de São José dos Campos –, do Poder Legislativo, dos órgãos públicos, de instituições da sociedade civil, de entidades ambientalistas, de conselhos estaduais e municipais de meio ambiente, enfim a todos que compareceram a essa audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Implantação das Obras do Sistema Viário Via Cambuí”, de responsabilidade da Prefeitura de São José dos Campos. Declarou que possuía a função regulamentar de conduzir as audiências públicas promovidas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente e pelo Conselho Estadual de Meio Ambiente–CONSEMA sobre empreendimentos, projetos e obras em licenciamento, planos de manejo, enfim, acerca de tudo aquilo que diz respeito ao Sistema Estadual de Meio Ambiente. Declarou ainda que a audiência pública, como indica o próprio nome, é um evento aberto a qualquer interessado, dado que se pretende sempre democrático, e em cujo desenrolar determinada proposta ou projeto é apresentado a todos para que opinem, formulem indagações, ofereçam contribuições, sugestões e críticas e tudo o que possa contribuir para a melhoria dos estudos, projetos ou propostas apresentadas. Esclareceu também que seu papel nas audiências é completamente isento, e sua função, tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra para garantir que aqueles que tenham algo a dizer possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação CONSEMA Normativa 01/2011 para a condução das audiências públicas e declarou que ela prevê que esse procedimento se desdobre em três momentos ou partes. Esclareceu que na primeira parte tem lugar a apresentação, pelo empreendedor ou seu representante, do projeto ou proposta, e, em seguida, uma exposição detalhada dos estudos ambientais elaborados sobre eles. Explicou que, imediatamente após, fariam uso da palavra os representantes de organizações da sociedade civil, seguidos pelos cidadãos que falam em seu próprio nome, e, na sequência, pelos representantes dos Poderes Executivo e Legislativo. Explicou que o motivo pelo qual os representantes desses dois poderes falam em último lugar é que só assim poderão manifestar-se acerca das críticas, elogios e sugestões feitos pelos diferentes segmentos da sociedade que antes deles tenham-se manifestado, podendo assim opinar ou oferecer esclarecimentos que os pontos de vista expostos possam eventualmente ter suscitado. Reiterou que só poderia fazer uso da palavra quem se inscrevesse, e que, portanto, aquele que o desejasse, mas ainda não houvesse se inscrito, o fizesse. Após declarar que a Mesa Diretora dos Trabalhos era presidida por ele e composta por dois membros do CONSEMA – ausentes naquele momento, mas que, assim que comparecessem, seriam convidados a integrar a Mesa dos Trabalhos. A **Secretária-**





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

Executiva Adjunta declarou que se encontrava presente, e também fazia parte da Mesa de Trabalhos, uma representante do Setor de Avaliação de Empreendimentos de Transporte Rodoviário, **Eng^o Civil Márcia Pladevall**, que ofereceu as seguintes informações. Primeiramente, que todas as manifestações seriam gravadas e inseridas na ata que será apensada ao processo. Além disso – acrescentou –, qualquer interessado terá ainda o prazo de mais cinco dias úteis, contados a partir da data da audiência, para encaminhar à CETESB, por meio de correspondência registrada ou protocolada na própria agência, qualquer contribuição através do qual pretende contribuir para o aperfeiçoamento do projeto. Informou também encontrar-se o processo de licenciamento do empreendimento na primeira de suas três etapas, precisamente aquela em que se analisa sua viabilidade ambiental e em que são solicitadas – caso se façam necessárias – complementações aos estudos até então elaborados. Nessa etapa, acrescentou, são ouvidos outros órgãos que possuam interfaces com o projeto, e, confeccionado o parecer, baseado no EIA/RIMA, sobre o qual a equipe técnica se posicionará ao indicar a viabilidade ou inviabilidade ambiental do projeto, submetendo-o ato contínuo ao CONSEMA, que poderá confirmar ou não esse posicionamento. No primeiro caso, o CONSEMA emitirá a licença prévia, na maioria das vezes acompanhada de exigências e/ou recomendações cujo cumprimento é condição *sine qua non* para sua emissão. Em seguida, acrescentou, se passará para a segunda etapa na qual se analisará a presença ou não das condições indispensáveis, do ponto de vista ambiental, para a instalação do empreendimento. A concessão dessa licença – a de instalação – se faz novamente acompanhar de novas exigências e recomendações que devem ser cumpridas durante esse processo cujo término permitirá o acesso à última etapa do licenciamento, com a concessão da licença de operação, cujo pré-requisito será o cumprimento de exigências ou recomendações que visem à operação ambientalmente adequada do empreendimento. Passou-se à etapa em que se manifesta o representante do empreendedor. O Diretor-Presidente da DERSA, **Lawrence Casagrande**, apresentou, em detalhes, o projeto. **Walter Balieiro**, eng^o eletricista e Secretário de Transportes do Município de São José dos Campos, declarou, inicialmente, que, pela primeira vez no município, se dá cumprimento à legislação que estabelece que, no âmbito do processo de licenciamento, sejam realizadas audiências públicas – e, no que concerne a esse empreendimento em tela, essa é a segunda a ser realizada. Declarou que a população tem conhecimento do estado de saturação em que se encontra a Avenida dos Astronautas, o que torna necessária a construção de novo eixo alternativo e, ao mesmo tempo, de uma nova via que dê vazão à demanda em direção a leste, considerada a de maior crescimento da cidade, pois se encontra em franco desenvolvimento. A região sudeste, acrescentou, é fechada por dois grandes empreendimentos: de um lado, a Petrobrás, e, de outro, o Centro de Tecnologia Aeroespacial-CTA, e, portanto, quando se pretende construir uma alternativa para a Avenida dos Astronautas, obviamente ela deve localizar-se entre esses dois empreendimentos. Esclareceu que a construção da Via Cambuí já era prevista, desde 2006, pelo Plano Macroviário – que, por sua vez, faz parte do Plano Diretor – e, por conseguinte, a escolha da localização foi orientada por esse instrumento legal. Acrescentou que, por ser grande a área, é grande também o número de novos loteamentos e empreendimentos que poderão vir a se instalar na região, tornando-se premente essa nova via de escoamento. Noticiou que, após a escolha da área onde será construída a via, contratou-se a empresa de projeto para apresentar propostas de traçado, tendo sido estudados e formulados dezenas deles. Enfatizou que o traçado terá a extensão de 9 km, com três pistas de cada lado – no trecho compreendido entre a Vila Guarani e o Residencial São Francisco – e, com duas pistas de cada lado mais o canteiro central bem largo, desde o Residencial São Francisco até a região do Patim. Essas vias, observou, poderão ser utilizadas, eventualmente, caso se decida se implantar um corredor exclusivo de ônibus. Esclareceu ter-se comentado que o traçado da Via Cambuí seria construído próximo do córrego ou que passaria perto dele, e que isso acarretaria grande supressão de vegetação. Enfatizou que esses atributos pertenciam, sim, a uma das propostas de traçado estudadas – que recebeu o nome de Traçado Oeste –, que foi recusada porque, além dessas características justamente pela presença desses atr e por acarretar a desapropriação de imóveis e remoção da população. Ofertou que alternativa que

2





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

apresentava era denominada Traçado Leste e mostrou seu trajeto, que se inicia na beira do Córrego Cambuí, sobe o morro, passa em frente da Igreja Batista, com duas pistas nos seus 8,6 km de extensão, passando por trás do Residencial São Francisco e ligando, a seguir, a região do Patim com a região da Vila Guarani e a região leste com a região central. Informou que, paralelamente à elaboração do estudo sobre a Via Cambuí, vem sendo elaborado plano de macrodrenagem e relacionados os impactos que serão causados na região. Passou a oferecer informações sobre a ligação Embraer-Tamoios, que unirá a Brigadeiro Faria Lima com a Rodolfo Castelli e com acesso a Tamoios, e sobre as medidas que devem ser adotadas para solucionar problema importante relacionado com movimentação do solo existente no Residencial São Francisco. Fez referência às obras de arte como a passagem inferior da interligação da Via Cambuí com a Avenida Livio Venezian. Chamou atenção para a passagem da Rua Madre Tereza de Calcutá sobre o Córrego Cambuí e referiu-se às desapropriações que serão feitas – ao todo 70 –, pela necessidade de se construir nessa área o acesso da Via Cambuí ao Jardim Uira e ao Residencial São Francisco. Referiu que, embora se pretenda diminuir o número de desapropriações, será necessário demolir alguns imóveis e, para tanto, será elaborado laudo declarando ser a área de utilidade pública. Enfatizou que, sem sombra de dúvidas, serão indenizados os proprietários cujos imóveis se encontrarem regularizados. Declarou ainda que já se está apreciando proposta de mudança do traçado que implicaria uma redução no número de desapropriações, o que explicou com detalhes. Declarou ainda que o projeto básico já foi concluído, após o que se iniciaria o processo de licitação. Acrescentou já se ter estabelecido contrato com o Banco Interamericano de Desenvolvimento-BIRD, com vistas ao financiamento de parte da obra, e que a outra parte será executada com recursos da própria Prefeitura. Fez referência a várias particularidades da obra, entre outras: a inexistência de acesso para entrada e saída da Rodovia Presidente Dutra; os benefícios que a região auferirá com a ampliação da Avenida dos Astronautas; o cumprimento de todas as formalidades e exigências estabelecidas pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente; e a expectativa de que o processo licitatório ocorra ainda esse ano e que a Vila Cambuí seja retirada das proximidades da comunidade e do córrego, para que a ambos sejam preservados. Passou-se à etapa em que se manifesta o representante da JGP Consultoria e Participações Ltda., empresa responsável pela elaboração dos estudos ambientais. O engº civil **Luís Fernando de Pinheiro**, da JGP Consultoria e Participações Ltda., apresentou, com detalhes, os estudos que compõem o EIA e o RIMA. Passou-se à segunda parte da audiência, aquela em que se manifestam os representantes das entidades da sociedade civil. **Jairo Salvador de Souza**, Defensor Público do Município de São José dos Campos, declarou que se preocupava com duas questões. A primeira dizia respeito às desapropriações e aos reassentamentos involuntários, pois, como era do conhecimento de todos, existiam ainda no município várias famílias que perderam seu teto com a construção da Via Norte e que nunca mais o adquiriram, justamente pela observância rigorosa da letra fria da lei, sem levar em conta que a justa indenização e as políticas operacionais levadas a cabo pelo BIRD não permitem que as pessoas sejam colocadas em situação pior ou inferior àquela em que se encontravam antes da construção de obra ou implantação de projeto. A segunda questão dizia respeito ao Plano de Macrodrenagem, que é objeto de processo judiciário que tramita há mais de cinco anos, e sobre o qual existe um equívoco, pois ele não deve adaptar-se à Via Cambuí, mas, pelo contrário, é ela que tem de se adaptar ao plano, principalmente porque contribui para o adensamento da região. Teceu elogios à recusa do Traçado Leste, que causaria a submersão do Traçado Oeste; à transparência do processo, ao trazer para o bairro a discussão e o debate, e à elaboração do Plano de Macrodrenagem. Por outro lado, manifestou-se preocupado com a menção feita no estudo acerca da utilização de bacias de retenção, solução esta que vem sendo abandonada pelo seu alto custo e pouca eficácia. **David Carlos de Jesus**, membro da Associação de Moradores do Residencial São Francisco, declarou que a construção da Via Cambuí parece um sonho, mas que, por se tratar de obra de grande porte, gerará uma série de impactos tanto positivos como negativos. Acrescentou que, se por um lado, ela contribuirá para o “desafogamento” da Avenida dos Astronautas – que, na situação em que se encontra, faz com que os moradores da região passem muitas horas no trânsito –, por outro, constitui um arranjo de uma série de





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

projetos que, embora não tenham sido totalmente concluídos, permanecem na cabeça dos políticos, que os ressuscitam por ocasião das eleições. Enfatizou que os moradores do Parque Santa Rita e do Jardim da Granja igualmente não serão beneficiados com a obra, uma vez que, além de ficar muito distante, não existe nenhum caminho a ser acessado para alcançá-la. Informou que estava conversando e dialogando com os moradores e com a população em geral, com vistas a encontrar um consenso para que esses impactos negativos sejam minimizados. **Ângela Silva** enfatizou que a audiência fora prejudicada, – e poderia até ser anulada – em virtude da ausência de representante de seu maior financiador, que é o Banco Interamericano de Desenvolvimento–BIRD, o que impede que se obtenham respostas para alguns questionamentos relacionados com o cumprimento ou não das várias exigências estabelecidas por essa instituição financeira, entre as quais aquelas associadas ao reassentamento. Afirmou que protocolaria documento na Mesa de Trabalhos solicitando que o Plano de Reassentamento faça parte do Estudo de Impacto Ambiental, porque, embora deste último conste estudo detalhado sobre a fauna e sobre a flora, ele sequer informa o número dos imóveis que serão demolidos e, conseqüentemente, o número das famílias que serão removidas. Propôs fosse analisado outro traçado que promova um número menor de remoção e que o CONSEMA exija que, durante o processo de remoção, as famílias sejam respeitadas, ou seja, que se dispense a elas o mesmo tratamento concedido à fauna e à flora. **Bento Luiz da Silva**, membro do Grêmio Recreativo Cultural Vila São Benedito, inicialmente comentou que as palavras “impacto” e “ambiental” eram bonitas, mas que ninguém via ratos, escorpiões e pernilongos na beira do rio onde residia a população. Argumentou que, segundo Wagner Balieiro, trata-se de projeto excelente, que, a seu ver, deve ser repensado de modo a não prejudicar nem a Vila São Benedito nem o Jardim Granja, principalmente no que tange ao socorro às pessoas doentes, pois, atualmente, a depender do horário em que são transportadas, podem até morrer por causa dos congestionamentos. **Cosme Vitor**, membro da Associação de Favelas, declarou que participava de um ato democrático, e que todos deviam lembrar-se da luta que se travou contra o PSDB, embora muitas pessoas tenham apoiado o crime praticado “aqui em cima”, ao se expulsar as comunidades que aí viviam em nome do “progresso” e obrigar as pessoas a conviverem com um calor infernal. Comentou que se construirá uma passagem subterrânea orientada por setas para passagem das aves, mas, no que diz respeito aos seres humanos que vivem na região, se informa simplesmente que setenta imóveis serão demolidos. Depois de noticiar que há mais de quinze anos atua no movimento social contra o Banco Mundial, declarou também que cinco a sete famílias continuam sem teto “lá em cima”, e que, no domingo passado, além do rapaz de 14 anos – completados no dia anterior – que morava no Jardim São José II, também morreu afogada uma senhora “aqui em baixo também”. Denunciou a falta de diálogo com as pessoas e agradeceu o empenho de Wagner Balieiro, que não só comparece, como também incentiva que se reflita sobre outra alternativa de transporte e de cidade. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em seu próprio nome. **Amanda Possidônio**, depois de informar que morava na Vila São Benedito, noticiou que sua família fora atingida pela enchente em 2008, após o que pediu informações sobre o escoamento das águas. **Janete Cabral** declarou que morava no Residencial Cambuí e que realizou levantamento de toda documentação técnica produzida – quase setecentas páginas mais o mapeamento – e verificou que ela continha diversas questões falhas e pormenores que sequer foram citados e, muito menos, detalhados. Enfatizou que as pessoas não deveriam iludir-se com as obras de contenção de enchentes executadas, mas, sim, prever as conseqüências “aqui em baixo”, pois os estudos prognosticam que ocorrerão inundações e alagamento. Chamou atenção para o grande número de loteamentos que estão sendo implantados na região. **Giba Ribeiro** declarou que a realização de audiência pública não é mais que uma obrigação, porque se trata de exigência legal, e lembrou que há quase dezesseis anos a população da região do Cambuí – ou seja, dos bairros Santa Rita, São Francisco, Jardim Souto, Uíra, Jardim da Granja, Flamboyant, Vila São Benedito, e outros – está ansiosa para saber qual será o traçado e quais os impactos positivos e negativos que ele promoverá. Declarou ainda que, a despeito de a atual Administração, em seu primeiro ano de governo, aceitar o desafio de promover a discussão da Via





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

Cambuí – e tudo o que ela acarretará de positivo e negativo –, a população deve continuar mobilizada e organizada, porque, por mais democrática, transparente e aberta ao diálogo que seja a Administração, não se pode ficar iludidos com paternalismos, até mesmo porque não existem, em nenhuma proposta, níveis de perfeição, mas, sim, vontade de correção. Enfatizou que se tem de despender esforços para melhorar o Projeto da Via Cambuí, apontando para proposta que se oriente pelo progresso sustentável e pela inclusão, diferentemente de outros projetos que se tem tentando implementar. **José Moraes Barbosa** declarou que fazia parte do Fórum Permanente de Defesa da Vida, e que, na audiência realizada no dia anterior, teria ficado evidente o consenso entre os ambientalistas presentes, todos contrários à implantação do projeto, até mesmo porque, infelizmente, o Governo do PT vem repetindo os mesmos erros do Governo do PSDB, que implementou o rodoviarismo, ou seja, priorizou o automóvel, que, como é sabido, configura-se como veículo que prioriza o transporte de uma única pessoa, razão por que se constitui em um dos grandes problemas das cidades brasileiras. Acrescentou que, em decorrência dos congestionamentos para os quais o automóvel contribui, são construídas vias expressas, induzindo ainda mais a utilização desse tipo de veículo. Chamou atenção para o alto custo das obras que estão sendo examinadas – além dos 85 milhões de dólares financiados pelo BIRD, mais 170 milhões saídos dos cofres públicos –, recursos estes que poderiam ser investidos, por exemplo, no transporte coletivo de massa, em lazer, esporte e cultura, e não na consolidação do rodoviarismo. O investimento deveria ser feito também – acrescentou – em áreas voltadas para a garotada que está sendo criminalizada pelos “rolezinhos” que promove nos *shoppings*, o que se deve, em parte, à carência de áreas de lazer, esporte e cultura. Ofertou que, a despeito de ser uma cidade rica, São José dos Campos enfrenta problemas também com a poluição, como atesta o mais recente inventário sobre as emissões de poluentes, que a inclui entre as vinte cidades mais poluídas do Estado de São Paulo – 23.118 toneladas de monóxido de carbono; 5.530 toneladas de dióxido de nitrogênio; 16.540 toneladas de dióxido de enxofre, entre outros, e parte considerável das emissões advém dos automóveis e da Petrobrás. Declarou sua absoluta convicção de que a grande maioria da população tem problemas seriíssimos de saúde, ou seja, problemas respiratórios, como renite alérgica, asma, bronquite, pneumonia, e uma grande incidência de câncer de pulmão, deixando a cidade de ser aquilo que um dia foi – uma cidade sanatorial. Argumentou que a cidade enfrenta atualmente uma série de problemas, desde mobilidade, cuja solução exige investimento no transporte coletivo de massa, a enchentes, que, como foi dito com muita propriedade, só será solucionado se for elaborado estudo apurado sobre a macrodrenagem. Noticiou que a cidade enfrenta mudanças climáticas cuja superação exige a implementação de medidas baseadas em dados precisos da macrodrenagem, o que poderá ser feito com esses recursos, pois, como afirmou um representante do BIRD, se a Prefeitura desejar remanejar esses investimentos para outros setores, ela poderá fazê-lo, dependendo de sua vontade. Fundamentado nessas premissas – noticiou –, apelava para a Prefeitura e para o BIRD para que seja realizado remanejamento da verba para setores mais carentes da cidade de São José dos Campos. **Cleber Brandão** lamentou, inicialmente, a ausência da presidenta da Associação dos Moradores da Região e declarou ter cometido muitos erros na vida e um deles foi acreditar no Poder Público, no Poder Executivo, pois trabalhou arduamente com a família e economizou durante alguns anos para comprar um terreno – atestado pela Prefeitura e seus engenheiros como local seguro, o que não era verdade. Contrapôs-se ao que afirmou o Secretário Municipal de Transportes, Wagner Balieiro, ou seja, que os estudos contemplavam a macrodrenagem, o que eles nem sequer arranhavam. Declarou ainda que concordava com a informação oferecida, segundo a qual os impactos ambientais eram menores, argumento revidado com alguma ironia pelo Defensor Público Jairo Salvador de Souza, quando comentou que a via só acarretaria benefício se, em vez de ser uma rodovia, fosse uma hidrovia. Passou-se às réplicas. **Wagner Balieiro** ofereceu breve retrospectiva sobre o processo de licenciamento ambiental do empreendimento, e declarou que, no município, com recursos do BIRD, estava sendo implantado o Programa de Estruturação Urbana, que contempla diversos projetos ou componentes – na área de transporte, entre outros: a mudança de localização da via nas proximidades





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

do córrego; a elaboração e implantação do Plano Diretor de Macrodrenagem; a implantação e ampliação de parques; o aparelhamento da Prefeitura com a implantação de sistemas com vistas à melhoria do atendimento ao munícipe. Referiu que o plano de macrodrenagem é necessário para as bacias hidrográficas do município e que se estava lutando, senão para evitar, mas, no mínimo, minimizar os problemas relacionados com a desapropriação. Acrescentou que, sem dúvida, se analisarão, com critério e carinho, os problemas relacionados com cada morador que for afetado pela Via Cambuí, e se manterão abertas as portas da Secretaria de Transportes para discutir cada caso. Referiu-se aos compromissos já assumidos na região e ao andamento do processo e, também, às compensações ambientais que serão feitas, até mesmo pelo consórcio, inclusive o reflorestamento e preservação da Via Cambuí, e adiantou que o projeto executivo está disponível a todos que quiserem acompanhar a implementação do que foi previsto pelos estudos. Ofereceu breve síntese dos aspectos analisados, desde as alternativas de localização até a ampliação das marginais e as negociações que envolvem a Rodovia Presidente Dutra, com vistas a diminuir o impacto ambiental na região. Argumentou que existe projeto com a previsão dos custos da obra e de quando ela será concluída – meses maio/junho deste ano – e que apresentará o valor mais próximo do real, por ocasião do processo de licitação, quando normalmente ocorre uma queda dos valores. Referiu-se à implantação do BRT-Sistema Rápido de Transporte, em tratativas com o Governo Federal, através de financiamento do PAC, e que prevê um sistema de transporte coletivo em várias regiões da cidade. Trata-se, pois, acrescentou, de vários investimentos paralelos. **Luís Fernando**, representante da JGP Consultorias e Participações Ltda., empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA, declarou que, com relação aos questionamentos feitos, a maioria deles tinha um âmbito político e de decisão que não cabia a ele responder. Lembrou que o Secretário de Transportes já falara sobre as prioridades da macrodrenagem e as questões relacionadas com o processo de desapropriação, e que só restavam dois assuntos que lhe cabia esclarecer. Um deles – esclareceu – relacionava-se com a modelagem de dispersão de poluentes, e que, de acordo com os dados obtidos, embora a CETESB possua uma estação automática e quatro manuais, não fora feita modelagem da dispersão da Petrobrás, e, no que diz respeito ao orçamento, os 170 milhões é o total do investimento, pois o financiamento do BIRD está nele incluído. Argumentou que a Via Cambuí contemplava também uma ciclovia de 9 km, que deve atender grande parte da população que usa bicicleta, seja ela carente ou não. Ao concluir agradeceu a participação de todos e se colocou à disposição para dirimir dúvidas que, por ventura, sobreviveram. **Walter Balieiro** esclareceu que, em decorrência do valor da obra, antes de se iniciar seu processo de licitação e, quando o projeto for totalmente concluído, serão realizadas novas audiências públicas e, até lá, se a comunidade quiser, serão realizadas pequenas reuniões. Além disso – enfatizou – a Secretaria Municipal dos Transportes estará sempre à disposição. A **Secretária Executiva Adjunta do CONSEMA** apresentou ainda argumentos a fundamentar e justificar a exigência de publicidade das audiências públicas do modo como definida em lei, e, depois de constatar e informar que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas, esclareceu que todo e qualquer interessado teria o prazo de cinco (5) dias úteis, contados da data desta audiência, para enviar contribuições ou sugestões que tenham por finalidade o aperfeiçoamento do projeto. Acrescentou que tais contribuições deveriam ser encaminhadas ou pelo correio eletrônico, por meio do endereço consema.sp@ambiente.sp.gov.br, ou através dos Correios ou, ainda, serem protocoladas diretamente na Secretaria Executiva do CONSEMA. Agradeceu, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Deputado Estadual Bruno Covas, a presença de todos e declarou encerrados os trabalhos da audiência pública. Eu, **Paula Frassinete de Queiroz Siqueira**, diretora do Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.

6

Paula Frassinete de Queiroz Siqueira

