



Ata da Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento “Trechos Norte, Leste e Sul do Rodoanel Metropolitano de São Paulo”, de responsabilidade de Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S/A, realizada no cidade de Mauá.

Realizou-se no dia 17 de fevereiro de 2003, às 19h00, no Teatro Municipal de Mauá, localizado na Avenida João Firmino, 900, Bairro Assunção, na cidade de Mauá, a Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento “Trechos Norte, Leste e Sul do Rodoanel Metropolitano de São Paulo”, de responsabilidade de Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S/A. Dando início aos trabalhos, o Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Prof. José Goldemberg, saudava e dava boas-vindas a todos que haviam comparecido: as autoridades do Poder Executivo - Prefeitos, Vice-Prefeitos e Secretários Municipais -, do Poder Legislativo – Vereadores e Deputados Estaduais -, os representantes de órgãos públicos, de entidades civis e de entidades ambientalistas, as senhoras e os senhores, enfim, a todos que vieram participar da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Trechos Norte, Leste e Sul do Rodoanel Metropolitano de São Paulo”. Declarou que tinha a missão de inicialmente compor a Mesa de Trabalhos, chamando para dela fazerem parte os representantes da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Eng^o Pedro Stech, e do Conselho Estadual do Meio Ambiente, conselheiro Carlos Bocuhy, que, como determina a Deliberação Consema 34/01, foi escolhido entre os membros do Colegiado que compareceram a essa audiência. Depois de explicar que a audiência pública constituía um dos momentos do processo de licenciamento ambiental, aquele cujo objetivo era ouvir a sociedade e recolher subsídios sobre um projeto específico que será apresentado, contribuições essas 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 expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01, para a condução de audiências públicas, esclareceu que, após o término dessa audiência, quem, eventualmente, pretendesse ainda contribuir, tinham o prazo de até cinco (5) dias úteis para fazê-lo, a partir da data da última audiência pública sobre o Rodoanel, e que essas contribuições seriam juntadas ao processo e obrigatoriamente analisadas pelos órgãos competentes do licenciamento ambiental. Passou a palavra ao Diretor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental - DAIA, Eng^o Pedro Stech, que teceu os seguintes comentários: que o Estudo de Impacto Ambiental era um documento estritamente técnico e complexo, confeccionado para leitura dos especialistas e técnicos, mas que o RIMA, ou Relatório de Impacto Ambiental, possuía uma linguagem acessível a leigos, possibilitando a qualquer cidadão entender os aspectos mais importantes do empreendimento; que o “Trecho Oeste” do Rodoanel já havia sido licenciado, procedendo-se, agora, o licenciamento dos “Trechos Norte, Leste e Sul”, que esta audiência era um momento indispensável desse licenciamento, e que, embora não tivesse caráter deliberativo, constituía um momento muito importante, pois tinha como objetivo ouvir a sociedade, de seus diferentes segmentos expressarem e defenderem seus pontos de vista em relação ao empreendimento e a seus possíveis impactos, pontos de vista estes que seriam considerados para o aprimoramento do projeto. O Secretário Executivo passou a palavra ao representante do empreendedor, o Diretor de Planejamento da Secretaria dos Transportes, Eng^o Rubens Mazon, que ofereceu esclarecimentos sobre a inserção desse projeto no sistema de transportes e acerca dos objetivos que por meio deles se



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

pretendia alcançar e, em seguida, foi dada a palavra ao representante da equipe consultora responsável pela elaboração do EIA/RIMA, Eng^o Paulo Sérgio Rodrigues, que ofereceu esclarecimentos detalhados sobre esse estudo, que, afirmou, possuir aproximadamente 3 mil páginas e cerca de 500 mapas, tabelas e ilustrações e era fruto do trabalho de uma equipe multidisciplinar composta por mais de cinquenta profissionais que analisou rigorosamente esse empreendimento. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientistas Cadastradas no Consema. Ilka Cunha Mayokawa comentou que o processo de licenciamento dessa obra deveria ser mais discutido, pois, embora houvesse sido gasto muito dinheiro com propaganda, foram pouco esclarecidos os seus impactos, inclusive nos Municípios, e que se fazia necessário um planejamento no âmbito metropolitano. Ari Albamo comentou que, no início do século XX, a água que abastecia a cidade de São Paulo vinha, principalmente, da Serra da Cantareira, mas que o sistema de transporte implantado, radial e concêntrico, passou a ocupar os fundos de vale que, com a urbanização, passou a ser impermeabilizado, e que essas mudanças provocaram alterações climáticas a ponto de se escassearem os recursos hídricos da RMSP, dando lugar às chamadas “ilhas de calor” e a mudanças de temperatura entre algumas áreas que chegavam a dez graus, como também a um aumento do processo de assoreamento do Rio Tietê; que na Serra da Cantareira havia-se iniciado há alguns anos um movimento de moradores e técnicos para evitar fosse essa região atravessada por rodovias, pois estas impactariam negativamente toda a RMSP, principalmente por se tratar da sua Reserva da Biosfera, a maior reserva em área urbanizada no Brasil e cuja biodiversidade deveria ser preservada, inclusive por contribuir no controle das enchentes; que o Brasil fora considerado o terceiro pior País da América do Sul na gestão dos recursos hídricos e que, qualquer que fosse o empreendimento, ele deveria ter como diretriz básica critérios de sustentabilidade ambiental, e que possuía essa orientação as primeiras diretrizes desse empreendimento, elaboradas pela SMA, que propunham seu fechamento em alguns pontos das áreas de mananciais, e que uma das preocupações dos ambientalistas era que os Municípios se acomodassem e não resolvessem seus problemas internos de circulação, com a desculpa de que o Rodoanel os resolveria, e informava que o espaço que se criaria nas rodovias e nas marginais, em decorrência da saída dos caminhões que passariam a transitar no Rodoanel, seria preenchido, imediatamente, por outros veículos de transporte individual, e que, portanto, imaginar que o Rodoanel resolveria o problema do transporte na RMSP camuflava o verdadeiro problema, que era a existência de um sistema inadequado, uma vez que eram falhas as suas estruturais. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Meire Pizzeli, representante da Ordem dos Advogados do Brasil-OAB, seção de Barueri, comentou que o Desrsa estava tratando esse empreendimento de uma maneira superficial, e que, no licenciamento e na construção do traçado do trecho oeste, a fauna e os seres humanos foram tratados com o maior desprezo, até mesmo porque, no início das obras, a movimentação de terra formava nuvens de poeira nas áreas urbanizadas da RMSP, fazendo com que as comunidades localizadas no entorno fossem acometidas de alguns problemas, como asma e bronquite, e que encaminhava a proposta de que os reassentamentos fossem feitos de forma a elevar o padrão de vida das comunidades afetadas. Yara Marques, representante do Movimento Verde que Te Quero Vivo, observou que, com a construção do Rodoanel, haveria agressões ao lençol freático da região da Borda do Campo, assoreamento dos lagos, nascentes e represas, desmatamento desordenado, morte de animais selvagens, poluição da água e do ar e que, por estas razões, alertava que todos esses impactos contribuiriam para que a população começasse a sumir. Nelônio Medalhão, representante do Núcleo Pintassilgo de Santo André, após fazer um relato sobre as desapropriações ocorridas no Município de Santo André nos



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

anos 80, comentou que o Rodoanel não deveria passar por regiões com áreas de mananciais, pois estas deveriam ser preservadas. Ulian de Souza, representante do Grupo de Entidades Sociais “Gente que Faz”, teceu comentários sobre a ética e a moral que orientavam a condução da política brasileira, sobre a necessidade de todo o Município ter seu Plano Diretor para assegurar um zoneamento ordenado e um planejamento do uso e da ocupação do solo, e que sua presença nessa audiência tinha o objetivo de defender a qualidade da água da RMSP, motivo por que se posicionava contrariamente à implantação desse empreendimento. Aldelise Del Manto, representante da Congregação das Associações da Serra da Cantareira-CASC, observou que o Dersa trouxera, com esse mega projeto, grande instabilidade e insegurança para as comunidades que precisariam ser relocadas, afrontando o ser humano como um todo. Jayme Taccarelli Salgueiro, representante da CIESP de Santo André, comentou que o Rodoanel traria grande progresso e desenvolvimento para os Municípios de Mauá e Santo André, pois haveria outras vias de saída dos Municípios, o que atrairia novas empresas para região e novos empregos, amenizando, assim, a situação caótica de desemprego da RMSP. Virgílio Alcides de Farias, representante do Movimento em Defesa da Vida do Grande ABC, comentou que, pela manhã, havia enfrentado um enorme congestionamento, quase que exclusivamente formado por pequenos veículos, o que demonstrava ausência de planejamento e carência de transportes coletivos, problema este que a RMSP enfrentava e que não seria solucionado pelo Rodoanel, e que, curiosamente, o projeto de transportes coletivos da região do ABC, que era invejável do ponto de vista ambiental, pois utilizaria ônibus que não poluíam graças à tecnologia brasileira, encontrava dificuldades para ser aprovado, pela Cetesb, talvez porque à Petrobrás não interessava a utilização de ônibus hídricos, cujo funcionamento seria alimentado pela energia que ele próprio geraria, o que poderia levar à diminuição do volume de veículos particulares em circulação e a um maior uso do transporte público com qualidade, e que o que estava por trás desse projeto do Rodoanel era o perverso sistema rodoviário movido a combustível; que, na última reunião do Comitê de Bacias, todos se surpreenderam com a proposta de deliberação encaminhada pelo Governo do Estado sugerindo a aprovação do Rodoanel, proposta esta que não foi aceita uma vez que houve consenso de que esse projeto não havia sido ainda suficientemente discutido e passava a impressão de que ele atropelaria a tentativa de disciplinamento das áreas de mananciais e dos recursos hídricos da RMSP propriamente ditos. Erli Selma Moreira, representante da Sociedade Jardim Floresta, observou que o empreendedor afirmara que o projeto se desenvolveria num triângulo e daria lugar a um equilíbrio ecológico, econômico e social, o que, na prática, não aconteceria, pois aquilo que se verificava até agora era a retirada de uma grande número de famílias de suas residências, que eram obrigadas a abrir mão de suas histórias de vida, de suas raízes, e irem para locais até mesmo desconhecidos, e que, do ponto de vista ecológico, o via causando um total desequilíbrio provocado por devastações da flora e da fauna, inclusive com migração de espécies e invasões de áreas de mananciais, e que, em relação a uma promessa de racionalização que esse projeto concretizaria, era o contrário aquilo que se constatava, porque não havia racionalidade econômica alguma quando se pretendia construir uma obra que consumirá 8 bilhões de reais. Luiz de Deus, representante da União da Vila da Grande Alvarenga, depois de afirmar que participara de todas as audiências do Rodoanel por reconhecer ser esta uma oportunidade para todos contribuírem e oferecerem sugestões, leu um ofício que, como afirmou, havia protocolado no DAIA, propondo fosse realizado um seminário sobre o Rodoanel. José Gonçalves da Silva, representante da entidade Jardim Ipanema, observou que, de acordo com o projeto executivo, seriam removidos cerca de 15 milhões de m³ de terra, embora houvesse local para receber apenas 7 milhões, o que o levava a perguntar sobre a destinação dos 8 milhões de m³



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

restantes, sobre como seria minimizado o impacto causado pela retirada de 1 milhão e 200 mil árvores; e pedia ao Consema que, ao apreciar a viabilidade desse projeto, levasse em conta as preocupações da comunidade com esses impactos e com a remoção das famílias, cujo total era superior àquele informado pelo Dersa, e que protestava contra o fato de a Prefeitura do Município ter-se posicionado favorável à implantação dessa obra sem ter consultado à comunidade. Carlos Conde, representante da Associação dos Profissionais de Engenharia do Município de Mairiporã, comentou que, apesar de esse empreendimento localizar-se a apenas 35 km da Praça da Sé, até hoje conseguira manter sua qualidade de vida, preservar seus mananciais, manter porções significativas da mata atlântica, mas que esse projeto do Rodoanel o colocaria no olho do furacão, aumentando sua mancha urbana, que seria favorecido com o entroncamento principal da Rodovia Fernão Dias com o Rodoanel a apenas 1,5 km do centro da cidade, e que a duplicação dessa estrada provocara incalculáveis danos ao Município, entre eles voçorocas e assoreamento, que poluíram os córregos da região, além da criação de uma área de bota-fora, permitida pela SMA, bem na entrada da cidade, que poluía o leito do Rio Juqueri, o que o levava a perguntar onde estavam a vegetação, o cercamento e a recuperação ambiental prometidos pelo Governo do Estado; e que, com certeza, a implantação do Rodoanel aumentará esses danos, projeto este que não representava o tipo de progresso que a comunidade almejava para o seu Município. José Carlos da Silva, representante do Grupo Ecológico Calangos da Mata, comentou que, apesar de a população vir às audiências oferecer seu depoimento e formular suas dúvidas, o que se percebia, nessas oportunidades, era que a degradação ambiental caminhava a todo vapor e que os órgãos governamentais, escolhidos e pagos pela população, passavam sempre por cima de todos, principalmente do ponto de vista financeiro, pois, como o Estado não tinha recursos, pedia financiamento para implantar empreendimentos como esse, que, em última análise, seriam pagos pelo cidadão, mas que, mesmo assim, era muito importante a participação de todos os interessados, pois a comunidade tinha enorme poder de mobilização e, quando unida, poderia barrar qualquer projeto, inclusive esse; e que o reassentamento realizado quando da construção do trecho oeste constituía uma boa mostra de como a população seria tratada, pois as promessas não haviam sido cumpridas, não tendo sido plantadas árvores nem construídas as passarelas, e que essa atitude levou a que os moradores, revoltados, quebrassem muros de arrimo e passassem por cima da pista de rolamentos. Elton Soares de Oliveira, representante do Espaço Cultural Florestan Fernandes, declarou que, como morador de Guarulhos, vinha travando, em conjunto com os moradores da cidade, uma luta contra à implantação do Rodoanel e contra à construção da terceira pista do Aeroporto de Cumbica, pois questionava o tipo de melhorias para a qualidade de vida que essas obras dariam lugar, entre elas a geração de empregos; que questionava também aonde se pretendia chegar com esse modelo neoliberalista de desenvolvimento, pois, em muitos Países, a construção de modernas rodovias não resolveu seus problemas sociais, pois o que se via era uma guerra travada pelos Estados Unidos para manter o sistema de transporte individual que esse tipo de rodovia incentivava, o que beneficiava os produtores do petróleo; que as principais rodovias do País estavam repletas de pedágios e questionava quem pagaria os exorbitantes custos desse projeto. Heitor Marzagão Tomasini, representante do Movimento Defesa São Paulo, argumentou que, se por um lado, o EIA/RIMA havia sido elaborado com qualidade técnica, a análise realizada pelas entidades ambientalistas constatou que ele possuía falhas na medida em que não dava conta da abrangência e complexidade desse projeto, e que, apesar de os empreendedores afirmarem ter discutido esse traçado com os órgãos públicos municipais, certamente eles não foram ouvidos nem tão pouco a sociedade civil que se manifestou nas audiências sobre o Plano de Trabalho e



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

continuava a se manifestar nessas audiências sobre o EIA, tornando claro seu posicionamento contrário à implantação desse empreendimento, e que, não somente esta, mas também outras obras patrocinadas pelo Governo revelaram-se grandes equívocos, como as marginais dos Rios Pinheiros e Tietê, que, construídas sobre áreas de várzea, provocavam, ainda hoje, incomensuráveis inundações na RMSP, e que, por estes motivos, a questão a ser discutida dizia respeito aos critérios que conferiam valor a determinados empreendimentos, gerando um tipo de desenvolvimentismo que não era saudável para a sociedade; que nenhum planejamento ambiental orientava o uso e a ocupação do solo e os vetores de desenvolvimento dos Municípios, e que se deveria, em primeiro lugar, tornar clara essa perspectiva como também os valores éticos que orientavam determinados projetos. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em nome próprio. Adaildo Pereira da Silva manifestou sua indignação com o projeto que afetaria diretamente os mananciais e que o Governo, que deveria proteger o meio ambiente, estava destruindo-o, o que não permitiria às futuras gerações viverem com boa qualidade de vida, e que estas eram as razões que levaram a população a apoiar um abaixo-assinado com 660 assinaturas que diziam “não” ao Rodoanel. Romildo Alves declarou que o Recreio da Borda do Campo não era uma chácara, como havia sido dito, e, sim, um grande bairro onde habitavam 32 mil famílias, que pagavam impostos como qualquer outra comunidade, mas não tinham acesso à água, a esgoto nem à iluminação e que eram contrárias à implantação desse projeto, pois a maioria seria desapropriada e transferida para outros locais, que até agora desconheciam. Geraldo Moreira Valle Jr. observou que o trecho norte do Rodoanel afetaria diretamente a Reserva da Biosfera, que qualquer empreendimento, antes de ser instalado, deveria ser devidamente avaliado no que dizia respeito aos seus efeitos sobre o abastecimento de água, e que o EIA/RIMA afirmava que esse trecho passaria a uma distância de 200 metros do Parque da Cantareira e que não seriam feitos os canteiros de obras na área de preservação, o que não aconteceria na realidade; que o Parque da Cantareira até hoje não possuía uma delimitação e um perímetro corretos, motivo pelo qual questionava como se podia construir uma rodovia ou um canteiro a 200 metros daquilo que não se sabe o que era. Anilton Luiz de Carvalho declarou que reiterava o posicionamento da pessoa que o antecedeu e que o Rodoanel dividiria o Bairro Recreio da Borda do Campo, causando inúmeros transtornos à comunidade local, e que não aceitava que os moradores fossem relocados para minúsculas casas, que mediam apenas 40 metros quadrados, pois muitas dessas famílias moravam em lotes grandes onde plantavam o que era necessário para sua subsistência. Eduardo Silva teceu comentários a respeito da direção radial que orientava o sistema de transportes, construído desde que a cidade fora fundada, e que as estradas, atualmente, requeriam equilíbrio e balanceamento, sendo a solução mais adequada um sistema com estrutura fechada, e que, como a tendência natural era avançar nas áreas protegidas, nas áreas preservadas, a resposta adequada era a construção de uma estrada-estrutura, com muitos túneis e viadutos sólidos e a mínima intervenção no meio ambiente, pois suas sólidas estruturas de contenção evitariam eventuais assoreamentos ou deslizamentos, e as bacias de contenção drenariam e segurariam eventuais vazamentos de líquidos impróprios, e que todos estes avanços seriam utilizados nas obras do Rodoanel; que a construção do trecho oeste propiciaria a retirada de 8 mil e 300 caminhões por dia somente no binário das Ruas Alvarenga e Camargo, beneficiando o transporte coletivo com o aumento de 30% na sua velocidade, e que, quando estiver interligado com os novos trechos, a vida da metrópole começará a mudar. Geraldo Martins da Silva manifestou a preocupação dos moradores do Clube de Campo com relação ao traçado do Rodoanel, que atravessaria um braço do Rio Grande e questionava como seria feita a travessia em direção ao centro de Santo André e das demais cidades do ABC. Hélio Nascimento



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

questionou o fato de os moradores de Ribeirão Pires não terem sido informados sobre esse trecho do Rodoanel nem sobre as regiões desses Municípios que seriam atingidas. José Maria Galdino questionou o fato de o Rodoanel ter apenas dez saídas para as rodovias, não resolvendo, de forma alguma, o tráfego de transportes do Município de São Paulo, cuja verdadeira solução seria a implementação de um transporte coletivo eficiente; que, além disso, o Rodoanel provocará desmatamentos, morte de animais cuja espécie estava ameaçada de extinção e uma dívida de mais de 8 bilhões de reais. Depois de Raimundo José Bonfim questionar a eficácia do Rodoanel para os problemas de tráfego do Município de São Paulo, passou-se à etapa em que se manifestam os representantes dos órgãos públicos. Armando Laganá, representante da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia, expôs que todos buscavam a melhoria da qualidade de vida, e isso estava intrinsecamente associado ao desenvolvimento sustentável, e que sem dúvida esse novo trecho do Rodoanel trará investimentos para os Municípios de Mauá, Santo André e Ribeirão Pires, trazendo, dessa forma, novos empregos, beneficiando a melhoria da qualidade de vida da população, embora causasse impactos no meio ambiente, o que tornava importante que se garantisse a implementação de todas as ações de mitigação. Sebastião Ney Vaz Jr., representante da Semasa-Saneamento Ambiental, declarou que protocolara na Secretaria do Meio Ambiente um documento contendo análises sobre a posição do Município de Santo André em relação traçado do Rodoanel, e que elas enfocavam, em primeiro lugar, os impactos que ele causará no Município de Santo André nas áreas de mananciais. Paulo de Tarso Oliveira Corte, representante da Câmara dos Vereadores de Santo André na área de comunicação, declarou que havia protocolado um requerimento solicitando fosse realizada uma audiência pública no Município de Santo André, para que a sociedade civil pudesse ter total conhecimento desse empreendimento e dos grandes impactos ambientais e sociais que iria provocar em toda RMSP, pois os impactos relacionados e apontados no EIA/RIMA estavam sub-dimensionados. Antonio Carlos Nery Pinho, representante do Conseg-Conselho Comunitário de Segurança de Mairiporã, questionou a falta de informação a respeito do empreendimento e a conservação e fiscalização dos parques que seriam implantados em compensação da ocupação das áreas de domínio. Passou-se à etapa em que se manifestam os membros do Consema. Antonio Carlos Gonçalves, representante da Secretaria de Transportes, esclareceu que o Estado de São Paulo possuía duas áreas que se haviam transformado em reservas da biosfera, a primeira criada em 1991, que se chamava Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, e a segunda criada em 1994, que se chamava Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, informou sobre características de cada uma delas e que o Rodoanel não atravessaria esta última, mas causaria impactos nela. Depois de o Secretário Executivo do Consema informar que não havia nenhum representante do Poder Legislativo inscrito, passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Maria Inês Soares Freire, Prefeita do Município de Ribeirão Pires, comentou que há muito tempo vinha sendo discutido pelo Consórcio Intermunicipal do ABC a construção do Rodoanel, tendo, inclusive, deliberado e que esta decisão, que seria entregue ao Governador de São Paulo, continha dois pontos muito importantes, um dizendo respeito ao posicionamento favorável à construção do Rodoanel, pelos benefícios que traria, mas que estes não deveriam pôr em risco a proteção dos mananciais, e que o segundo ponto, de igual importância, era a exigência de se adotarem todas as medidas necessárias para se preservar a qualidade do meio ambiente e a qualidade de vida da população; que uma posição consensuada pelos sete Municípios era a construção de parques nos dois lados do Rodoanel quando este atravessasse áreas de mananciais; que, por parte do Município de Ribeirão Pires, havia a preocupação com o fato de a SP-



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

31 não estar sendo considerada no EIA/RIMA, pois essa rodovia conferia características importantes ao sistema viário do Município e elas que mereciam ser consideradas; que uma das exigências que deveria ser imposta pelo DAIA ao empreendedor dizia respeito à necessidade de ele promover uma articulação institucional no sentido de envolver os Municípios da RMSP na avaliação dos custos e benefícios a serem gerados pelo empreendimento, levando em consideração as intervenções dessas instâncias, inclusive a preocupação que tinham com o que será feito na Bacia do Guaió, ou seja, se ela sofrerá ou não impactos, com a macro-drenagem proposta no EIA/RIMA, com o efetivo número de famílias que serão relocadas. Oswaldo Dias, Prefeito do Município de Mauá, sugeriu fosse apresentado todo o traçado do Rodoanel na Audiência Pública de São Paulo e que os locais onde se realizavam essas fosse mais espaço e elas focalizassem, nas diferentes cidades em que aconteciam, o que esse empreendimento afetaria em cada uma, aprofundando, nessa medida, os problemas locais. Passou-se à etapa das réplicas. Rubens Mazon, representante do empreendedor, esclareceu que, conforme havia sido prometido pelo Secretário dos Transportes e assegurado pelo Governador Geraldo Alckmin, outras alternativas para esse trecho do Rodoanel haviam sido analisadas, e esclarecia que as moradias construídas pelo Dersa para o reassentamento da população já haviam sido construídas dois terços das casas, sendo que a construção do terço restante já havia sido iniciada, que elas eram dignas e decentes, com 40 m², permitindo ampliação de acordo com a necessidade e conveniências dos moradores, e que se a família não quisesse mudar para uma delas, poderia receber uma indenização justa; que essa obra estava sendo licenciada, e não se sabia se seria implantada, pois sua aprovação era da competência da Secretaria do Meio Ambiente, que oferecerá um parecer final sobre sua viabilidade ambiental; que era prioridade para a Dersa afastar o traçado das áreas povoadas; que esse trecho do Rodoanel criaria, aproximadamente, 3 mil empregos diretos e 7 mil indiretos; que o estudo sobre a presença de metais pesados nas represas concluiu apontando ser insignificante o risco de contaminação; que não haverá pedágios em todo esse trecho do Rodoanel; que sobre as áreas de compensação próximas do Parque do Pedroso, elas seriam definidas pelo DAIA e pelo DEPRN. Paulo Sérgio Rodriguez, representante da equipe consultora, esclareceu que, ao contrário do que havia sido dito, a qualidade do ar tenderia a melhorar, pois haveria uma transferência do tráfego das zonas mais congestionadas e cujos padrões de qualidade do ar estariam além do permitido pela legislação; que, com relação às ilhas de calor, resultava do processo de verticalização da metrópole, do adensamento das fontes fixas e móveis e que o Rodoanel, ao permitir desconcentração, contribuiria para melhoria da qualidade do ar; que, corrigindo o dado apresentado anteriormente, a área correspondente ao Parque do Pedroso seria da ordem de 8,5 milhões de m², onde existia uma captação de pequeno porte operada pela Semasa, que não seria influenciada pelo traçado, e reforçava o ponto de vista de que o planejamento macro-metropolitano seria fundamental, pois, para que a implantação desse empreendimento traga efetivamente os benefícios esperados, é de suma importância que ocorra uma integração das políticas públicas; e que, com relação à Bacia do Guaió, o projeto executivo do Rodoanel, no trecho leste, será elaborado de modo a tornar possível seu aproveitamento, a resolver o problema dos bota-foras, ou seja, será feito de modo a conciliar todos os interesses nesses locais e ajustá-los. Ari Albano, representante do Coletivo das Entidades Ambientais Cadastradas no Consema, comentou que, embora a Reserva da Biosfera incomodasse, e muito, o Dersa, parecia que os empreendedores não dominavam essa questão; que os Rios Juquiá e Santana do Parnaíba estavam dentro do Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, onde existiam indústrias poluidoras e, portanto, terrenos contaminados, embora essas áreas merecessem um tratamento mais adequado, e que ficara nítida a intenção do empreendedor de



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

desqualificar os depoimentos e as contribuições dos moradores da região da Cantareira, que tinham muito a acrescentar para o aperfeiçoamento do projeto; que, com relação ao orçamento previsto, não se poderia confiar no Dersa, pois, se o primeiro trecho orçado em menos de 400 milhão havia custado mais de 1 bilhão de reais, provavelmente os cursos previstos para esses trechos seriam decuplicados; e, por último, que em relação às “ilhas de calor”, ao contrário do que havia sido dito, na verdade elas não eram geradas apenas pelo processo de verticalização das construções. Carlos H. Bochhy questionou, inicialmente, o que se pensará daqui a 50 anos sobre essas audiências públicas, pois as nascentes existentes na região onde se pretendia implantar esse projeto poderão, com certeza, vir a ser consideradas o “petróleo do futuro”, e, nessa oportunidade, se perceberá bem o cuidado que a sociedade e o Conselho Estadual do Meio Ambiente tiveram para protegê-las; que esta era a realidade que se deveria encarar, ou seja, a necessidade de se proteger a água como um insumo indispensável para a sobrevivência futura da RMSP, aspecto este que o projeto Rodoanel não analisava, pois era concebido apenas como obra física, e não, por exemplo, sua grande capacidade indutora de adensamento populacional, o que era muito grave principalmente porque esse fenômeno ocorreria numa região que abrangia os braços da Represa Billings e sobre o qual até mesmo a Sabesp dera parecer contrário, até mesmo porque a região onde isso aconteceria geologicamente não comportava esse tipo de empreendimento, uma vez que ele acarretaria carreamento de sedimentos para essa represa, que já havia perdido 50% de sua capacidade; que, para sobrevivência da metrópole, era fundamental a manutenção do cinturão verde, principalmente por que suas áreas envoltórias eram produtoras de água e que lhe conferir um tratamento pontual acabaria, ao longo do tempo, degradando-a e transformando-a em outra coisa, e que, como membro do Consema, considerava-se extremamente responsável pelo futuro e pela decisão que se tomaria em relação ao projeto, motivo por que propunha se discutissem normas que visassem o aperfeiçoamento da gestão ambiental para o Estado de São Paulo e que não se debruçasse apenas sobre projetos pontuais sem conhecer a política estadual de meio ambiente para o Estado; que, se contrapondo ao argumento defendido de que se tratava de uma obra indispensável, lembrava que dos 18 milhões de habitantes da RMSP apenas um terço possuía carro, e que essa quantidade já gerava um tráfego praticamente insustentável, o que levava a se imaginar o que acontecerá quando um número bem maior, motivado por esse tipo de obra, se dispuser a adquirir seu carro, o que evidenciava a necessidade de se debruçar sobre a sustentabilidade da metrópole, sobre sua capacidade de suporte ambiental, e que, por estes motivos, apelava para o Dersa no sentido de que aprofundasse as análises sobre esse projeto, principalmente por se constituir num vetor de ocupação. Depois de informar que o Eng^o Rubens Mazon havia-se pronunciado favoravelmente em relação à realização de um seminário com o objetivo de se aprofundarem os estudos, o Secretário Executivo do Consema informou que todas as etapas da audiência pública haviam sido cumpridas, e que aqueles que, eventualmente, tivessem ainda qualquer contribuição a oferecer e quisesse agregá-la a esse processo, poderiam fazê-lo até cinco (5) dias úteis depois de realizada a última audiência sobre esse projeto. Em seguida, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, José Goldemberg, agradecia a presença de todos e declarava encerrados os trabalhos. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora da Divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.

ARP-RBA