



Ata da 1ª Audiência Pública Preliminar sobre o Plano de Trabalho para elaboração do EIA/RIMA do empreendimento “Trechos Norte, Leste e Sul do Rodoanel Metropolitano de São Paulo”, de responsabilidade da Dersa.

Realizou-se no dia 12 de fevereiro de 2001, às 19:00 horas, no Centro de Convenções Open Hall, localizado na Av. Antônio de Souza, 715, no Município de Guarulhos, a primeira Audiência Pública sobre o Plano de Trabalho para elaboração do EIA/RIMA do empreendimento “Trechos Norte, Leste e Sul do Rodoanel Metropolitano de São Paulo”, de responsabilidade da Dersa. Dando início aos trabalhos, o Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, depois de declarar que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Deputado Estadual Ricardo Tripoli – que não podendo estar presente, havia-lhe pedido para representá-lo -, saudava e dava boas-vindas às autoridades presentes e a todos que haviam comparecido, informou que passaria a compor a Mesa Diretora dos Trabalhos, chamando para dela fazerem parte como representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente, Antonio Carlos Gonçalves, e como representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Marcos Antonio Mattiusso Marques. Depois de expor, resumidamente, as normas estabelecidas pela Del. Consema 50/92 para a condução de audiência pública, passou a palavra para o Secretário Estadual dos Transportes, Michael Zeitlin, que, representando o empreendedor, ofereceu informações técnicas a respeito do empreendimento e teceu os seguintes comentários: que, à exceção do trecho oeste, todo os trechos restantes do empreendimento seriam analisados por um mesmo EIA/RIMA; que a RMSP era composta por 39 municípios e 17 milhões de habitantes, contendo, assim, aproximadamente, 10% da população do País uma região cuja extensão era somente 0,1% da área total do Brasil; que a RMSP contribuía com 107 bilhões de dólares para o Produto Interno Bruto – PIB brasileiro, ou seja, com 17% do total da produção do País, daí decorrendo o grande número de caminhões nesta área; que o Rodoanel custaria 6 bilhões de dólares, dos quais metade estaria comprometida com a construção propriamente dita e a outra metade seria usada em desapropriações, reassentamentos, projetos especiais e obras complementares; que o Rodoanel seria um agente urbanizador, pois as Prefeituras das cidades pelas quais o empreendimento passaria, aproveitando-se da existência física do Rodoanel, poderiam disciplinar o uso do seu solo; que o Rodoanel teria uma faceta habitacional, uma vez que estava previsto um grande programa de reassentamento e urbanização de favelas; que ele também contribuiria para a melhoria do saneamento básico da RMSP, pois previa a canalização de um córrego no Município de Carapicuíba com a extensão de 3 km e a construção de piscinões que trariam melhorias para a região de Osasco e de Carapicuíba, evitando as enchentes; que concorreria para a diminuição da poluição atmosférica, uma vez que os congestionamentos diminuiriam, provocando menos emissão de poluentes; que essa obra também possuía uma faceta educacional, pois o Espaço Rodoanel, localizado no trecho oeste, possuía uma programação intensa para receber as escolas da região que a obra atravessava, estimulando as crianças a produzirem peças teatrais mostrando os impactos que o empreendimento causaria em suas vidas; que a obra se encontrava a uma distância mínima de 20 km da Praça da Sé e máxima de 40 km; que ela teria um padrão semelhante ao da Rodovia dos Bandeirantes, com duas pistas de quatro faixas de rolamento cada, constituindo-se, ao mesmo tempo, uma rodovia bloqueada, pois contaria com acessos apenas nos trevos que fossem construídos, como aquele localizado entre os Municípios de Osasco e de



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

Carapicuíba, chamado Trevo da Padroeira; que o benefício econômico seria a redução do “Custo Brasil”, porque diminuiria, efetivamente, o tempo que os caminhões de passagem levariam para atravessar a mancha urbana; que a Secretaria da Agricultura tencionava colocar o Ceasa na margem do trecho oeste para que, deste modo, os caminhões que para lá se destinassem não precisassem entrar na cidade; que se pretendia criar parques e proteger os mananciais como medidas mitigadoras; que todo o esforço estava sendo feito para que a conclusão do trecho oeste dessa obra ocorresse em outubro de 2001 e que, no próximo mandato governamental, em 2006, se concluísse o empreendimento; e que o próximo trecho escolhido para execução seria o sul, devido à enorme demanda de cargas vindas do Porto de Santos. A palavra foi dada ao representante da Protran Engenharia, empresa consultora responsável pela elaboração do EIA/RIMA, Paulo Sérgio M. S. Rodriguez, que ofereceu esclarecimentos gerais sobre o empreendimento e teceu as seguintes considerações: que, no final do plano, existia uma proposta de elaborar-se uma relação com os itens de todos os temas a serem analisados pelo EIA/RIMA e que, em decorrência do próprio processo de licenciamento ambiental, a caracterização do empreendimento resultou de um diagnóstico ambiental que envolveu a área difusa, ou seja, uma área não-definida espacialmente, a área de influência indireta, definida como sendo a macrometrópole, isto é, uma região situada no raio de 150 quilômetros ao redor da RMSP, envolvendo os Municípios de São José dos Campos, da Baixada Santista, de Sorocaba e de Campinas, as áreas diretamente afetadas, um prognóstico da região com e sem a presença do Rodoanel Metropolitano, os impactos e riscos ambientais decorrentes de sua implantação, as medidas mitigadoras, compensatórias, recuperadoras e potencializadoras e, por fim, as conclusões e recomendações propostas, que previam a implementação de uma série de programas ambientais com o propósito de executar e monitorar essas medidas. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. O conselheiro Carlos Alberto Hailer Bocuhy fez as seguintes observações: que achou extremamente vaga a exposição, uma vez que ela não ofereceu a dimensão do traçado do Rodoanel, detalhe fundamental para que se pudesse obter uma melhor visão dos impactos ambientais e fosse feita uma melhor análise do projeto; que o Conselho Estadual do Meio Ambiente, apesar de ser um espaço em que a sociedade tinha voz, não se revelava como o espaço ideal cada vez que um projeto do Governo Federal ou Estadual ou Municipal tinha de ser aprovado, pois a sociedade civil e as organizações não-governamentais nunca detinham poder de decisão nessas ocasiões, pois eram os entes administrativos do Estado que proferiam a palavra final sobre a aprovação ou não de determinado empreendimento; que era necessário discutir-se a matriz energética brasileira de transporte, pois, sem isso, o País não caminharia rumo ao desenvolvimento sustentável apregoado em todo o mundo; que a situação brasileira lembrava em muito a ocorrida nos EUA durante a década de 50, quando o *lobby* do transporte rodoviário tentou promover o sucateamento do sistema ferroviário, que era um sistema alternativo e mais limpo, mas que contrariava seus interesses; que a sociedade brasileira internalizou, culturalmente, o transporte individual, que era atualmente tutelado pelo Estado, uma vez que os projetos eram predominantemente rodoviários e nenhuma outra alternativa era apresentada em termos de sustentabilidade; que o Rodoanel Metropolitano também envolvia aspectos ligados à saúde pública, uma vez que a Serra da Cantareira era uma barreira natural que impedia a dispersão dos poluentes e que, com o traçado do Rodoanel Metropolitano passando em suas encostas, essa defesa cairia por terra e os poluentes entrariam facilmente no planalto; que a implantação do Rodoanel Metropolitano dava prioridade ao transporte individual, que já compunha 50% do transporte da RMSP; que, em vez disso, era preciso dar prioridade também, na RMSP, ao transporte coletivo como



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

uma saída para a sustentabilidade ambiental dessa região; que a dinâmica predatória da especulação imobiliária tinha lugar em decorrência dos traçados e benfeitorias cuja instalação se fizera necessária para o funcionamento do Rodoanel, como aconteceu na zona oeste, que, por se tratar de uma região já urbanizada, recebeu, do ponto de vista de sua dinâmica, pouco impacto, pois o único incremento resultante da construção dessa obra fora um armazém, embora, por outro lado, ela tenha provocado o desmatamento de um milhão de metros quadrados e assoreado uma área de várzea; que não concordava com a perspectiva mostrada de que o Rodoanel traria benefício ambiental, pois ele era tão somente a continuidade de um erro, provocando dispersão de poluentes, um ganho momentâneo de qualidade de vida, mas sem maior generosidade; que o traçado do Rodoanel Metropolitano, ao permitir a expansão da mancha urbana, contribuiria para o aumento da ilha de calor que envolvia São Paulo, principalmente no verão, e que dificultaria também a dispersão dos poluentes; que, por este motivo, pedia ao empreendedor que, ao tratar dos problemas gerados pelo Rodoanel Metropolitano, levasse em conta o trabalho elaborado por Magda Lombardo, intitulado “Ilhas de calor na metrópole”. Ari Albano, representando também o Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, teceu os seguintes comentários: que o traçado apresentado era muito elementar e não oferecia condições para sua avaliação; que, com o aumento do centro expandido de São Paulo, não seria possível conciliar a melhoria ambiental com a execução do anel e que, ao contrário, ele seria um indutor de poluição; que essa obra passaria dentro do cinturão verde de São Paulo, portanto na faixa da Reserva da Biosfera, e nenhuma referência encontrara, nos mapas que constituíam o Plano de Trabalho, à existência dessa reserva reconhecida como Patrimônio da Humanidade pela Unesco, pois continha diversas espécies da mata atlântica; que o Relatório de Consolidação das Primeiras Diretrizes, elaborado pela Secretaria do Meio Ambiente em fevereiro de 1997, determinava que não houvesse expansão urbana com construções viárias como o Rodoanel Metropolitano, isto é, justamente o contrário do que estava acontecendo; que a construção dessa obra deveria ser precedida por uma legislação que impusesse restrição ao uso e ocupação do solo; que, de forma alguma, o Rodoanel Metropolitano serviria como transporte individual ou coletivo de passageiros e que sua construção potencializaria a utilização das áreas conexas, ou seja, promoveria impactos ambientais e sociais nas regiões onde fosse construído, como a ocupação imobiliária desordenada, ou seja, produziria o contrário do propósito anunciado ao canalizar e transferir o tráfego de passagem; que o Rodoanel Metropolitano, no trecho próximo ao bairro do Tremembé, provocaria alta concentração de monóxido de carbono, inúmeras vezes maior que aquela provocada por uma avenida; que um trabalho elaborado por Magda Lombardo demonstrara que a degradação da cobertura vegetal da Serra da Cantareira seria capaz de provocar, na zona leste de São Paulo, uma enchente permanente durante o verão; que, para o Rodoanel Metropolitano não provocar impacto ambiental, deveria situar-se num raio de 20 e 25 quilômetros distante do centro geográfico de São Paulo e que, ao passar pela Serra da Cantareira, esse raio de distância seria de apenas 12 quilômetros. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Armando Benetollo, representante do Conselho Comunitário da Região Administrativa de Santana/Tucuruvi, fez as seguintes observações: que havia entregue um ofício à Dersa assinado por 239 entidades apresentando dados que demonstravam a inviabilidade técnica e legal da passagem do traçado norte pela Serra da Cantareira, por ser tombada e, conseqüentemente, protegida pelo Código Florestal do Estado, pela Lei nº 4771, pelo Condephaat, além de fazer parte da Reserva da Biosfera do cinturão verde da cidade de São Paulo, considerada, pela Unesco, Patrimônio da Humanidade; que a Serra da Cantareira, como já havia sido frisado anteriormente, era importante para amenizar o calor da cidade de São Paulo; que havia apresentado



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

ao Secretário dos Transportes uma proposta alternativa e que, além disso, essa Secretaria possuía uma melhor alternativa, para que o traçado dessa obra não passasse pela Serra da Cantareira; que a Rodovia D. Pedro I, até então pouco utilizada, poderia ser usada para fazer a interligação pretendida por este trecho do Rodoanel Metropolitano, o que diminuiria o seu custo, na medida em que não tornaria necessária a construção dos três túneis previstos. Alberto Saraiva, representando o Comitê Municipal do PC do B, teceu os seguintes comentários: que estava decepcionado com as explicações dadas pelo empreendedor sobre o traçado, uma vez que não foram apresentadas as embocaduras e as “linhagens” e, mais ainda, que os esclarecimentos oferecidos sobre ele continham problemas que resultariam em riscos ambientais e sociais para os habitantes do Município de Guarulhos, pois o trajeto em seu território passaria por uma região densamente povoada, a região de Bom Sucesso e do Cabuçu, o que exigiria a remoção de um grande número de pessoas e a alteração de suas vidas, além de intensificar o desabastecimento de água nas regiões próximas, que chegaram a ficar quinze dias sem água nos últimos tempos; que, pela pouca informação técnica, achava necessário fosse realizada uma reunião mais ampla, com a participação de representantes do Poder Público e da sociedade civil tanto do Município de Guarulhos como dos em cujo território passaria o traçado do trecho norte do Rodoanel Metropolitano, para que pudessem ser oferecidas novas sugestões e discutidas as medidas que, necessariamente, deveriam ser adotadas. O Secretário de Estado dos Transportes, Michael Zeitlin, solicitou a palavra para oferecer os seguintes esclarecimentos: que esta audiência pública tinha como propósito discutir o Plano de Trabalho e buscar subsídios para elaboração do Termo de Referência do EIA/RIMA deste empreendimento, razão por que a Dersa não podia apresentar a esta altura, com detalhes, o traçado definitivo, mas apenas algumas informações sobre ele, o que, inquestionavelmente, causou frustração aos presentes, mas que pretendia deixar claro que todos aqueles que desejassem conhecer as alternativas existentes poderiam obtê-las com a Dersa. Mário Yoshinaga, representante da Universidade de Guarulhos, teceu as seguintes considerações: que o Rodoanel Metropolitano causaria grande impacto no desenvolvimento urbano da RMSP, pois era a mais significativa obra urbana dos últimos trinta anos, acarretando grande alívio no tráfego das marginais dos Rios Tietê e Pinheiros por provocar o desvio da rota dos caminhões para o anel rodoviário; que era preciso observar que o Rodoanel era uma obra indispensável ao transporte rodoviário continental, integrando o Mercosul; que sugeria à Dersa que estudasse os conceitos norte-americanos de *urban highway* e de *rural highway* e os estudos feitos em Barcelona sobre a integração das rodovias com a geografia urbana; que a diretriz do projeto rodoviário de contornar a área urbanizada, diminuindo o número de desapropriações, era pouco convincente, pois induziria a anéis de diâmetros muito grandes; que o desvio das áreas urbanizadas poderia trazer vantagens econômicas, sociais e ambientais apenas momentâneas durante a construção dessa obra, porque, depois de concluída, ela induziria um processo de especulação imobiliária muito grande; que não tinha sentido a insistência em se minimizarem os impactos negativos do Rodoanel Metropolitano e se maximizarem os impactos positivos. Almir Sodré, representante da Associação dos Engenheiros e Arquitetos e Agrônomos da seção de Guarulhos, fez as seguintes observações: que o Rodoanel Metropolitano constituía uma forma disciplinada de construção de um novo traçado com o propósito de se retirar todo o tráfego pesado da região metropolitana, embora não tenha ficado clara a razão pela qual se optou pela alternativa rodoviária, e não ferroviária ou hidrovieária, menos poluidoras e cuja execução era mais econômica; que não ficara claro se estava previsto um plano de contenção do desenvolvimento urbano da região da Serra da Cantareira, uma vez que o traçado passaria próximo dela, provocando o crescimento urbano do seu entorno e possibilitando sua invasão; e que lamentava



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

a falta de definição do traçado, principalmente do trecho que passaria na região de Guarulhos. Maria Luíza Grabner, representante do Ministério Público, teceu os seguintes comentários: que justificava sua presença ali pelo fato de haver um inquérito civil público instaurado pela Procuradoria da República de São Paulo com o intuito de esclarecer as controvérsias técnicas existentes a respeito do Rodoanel Metropolitano; que procurou a Dersa com o objetivo de estreitar as comunicações e realizar uma análise de forma serena e se chegar a uma conclusão; que, por tratar-se de matéria extremamente técnica, a Procuradoria da República se embasava nas análises dos técnicos e dos peritos; que, embora costumasse receber os convites para as audiências públicas, não havia sido convidada para essa que ora acontecia, tendo tomado conhecimento de sua realização poucos dias antes, o que impossibilitou um melhor acesso aos documentos e a conseqüente falta de subsídios que lhe possibilitasse fazer sugestões; que o inquérito instaurado estava abrangendo o Rodoanel Metropolitano por inteiro, e não alguns de seus trechos, pois o trecho oeste, mesmo em fase final de implantação, ainda estava sendo analisado pela Procuradoria e, caso fosse encontrada alguma irregularidade, identificar-se-iam os responsáveis e a eles se aplicaria a Lei de Crimes Ambientais e aquela que se referia à improbidade administrativa do Código Civil; que o Ministério Público encaminharia, até a realização da última audiência sobre o Plano de Trabalho do Rodoanel, um parecer técnico, com sugestões; que enfatizava a necessidade de as instituições federais que participavam do processo de licenciamento serem ouvidas, como a FUNAI e o IPHAN, cabendo a este último, juntamente com os técnicos da Dersa e da SMA, acompanhar e, em certos trechos, autorizar a execução da obra, dada a necessidade de se preservar o patrimônio arqueológico. Jussara Nunes Carvalho, representante da Sociedade Amigos de Bairro do Cabuçu, levantou dúvidas quanto ao reassentamento e à recolocação da população que residia na região do Rio Cabuçu e quanto ao futuro da represa que abastecia o Município de Guarulhos e que vinha sendo reabilitada. Helena Werneck, representante da Universidade de Guarulhos, teceu as seguintes considerações: que, considerando a importância estratégica do Município de Guarulhos, em virtude dos inúmeros projetos que abrigava, de importância não só para cidade de São Paulo como para o próprio Brasil, esse Município deveria receber uma contrapartida efetiva, coisa que não acontecera ao longo destes anos. Edilson Ceará, representante do Comdema do Município de Guarulhos, fez os seguintes comentários: que, apesar da importância do Rodoanel para todo o Estado, não se podia esquecer que seriam atingidos importantes bens ambientais, como Capelinha, o Rio Cabuçu e a Serra da Cantareira, e que sugeria fossem realizadas outras audiências para que a comunidade tivesse mais chances de discutir esta obra com o Poder Público e as Secretarias de Planejamento e de Meio Ambiente, oferecer opções concretas para diminuir os impactos que ela causará no meio ambiente e nas áreas super-habitadas, tornar transparente o processo de sua construção, facilitar as condições de crescimento das áreas atingidas e evitar que o Município e o Estado sejam prejudicados. José Correia Lima, representante do Lions Clube de Guarulhos Sul, teceu os seguintes comentários: que considerava utopia expor comentários favoráveis ou contrários à construção desse empreendimento; que Guarulhos possuía 100 m² de área verde, bem mais do que os 12 m² recomendados pela ONU, mas que essa área era justamente a que seria atingida pelo projeto; que pedia encarecidamente aos governantes que duas árvores fossem plantadas para cada uma derrubada e que cada canteiro derrubado desse origem a dois parques ou áreas de lazer; e, por último, que não entendia a política de se dar prioridade à rodovia em vez da ferrovia e que essa prioridade talvez se devesse a interesses da indústria automobilística. Márcio Roberto Magalhães de Andrade, vinculado à Secretaria de Meio Ambiente do Município de Guarulhos, fez as seguintes considerações: que acreditava que a



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

sociedade ainda seria vítima da especulação imobiliária e das empreiteiras por muito tempo; que questionava a ausência dos bota-fora nos desenhos mostrados, o que fazia com que fossem licenciados sempre na última hora, como aconteceu com a canalização do Córrego Cabuçu de Cima, resultando em problemas que até hoje ainda não haviam sido resolvidos; que a concepção do Rodoanel poderia eliminar boa parte dos bota-fora de solos moles e resíduos pétreos, mas que, mesmo assim, várias demolições seriam feitas, e que, pelo fato de o Município de Guarulhos estar elaborando uma política de resíduos sólidos urbano, sua discussão deveria incluir a destinação dos resíduos oriundos da construção civil; que o plano de fiscalização deveria contemplar um plano de educação ambiental, uma vez que a franja do Município de Guarulhos se voltava para a região onde passaria o traçado do Rodoanel; que antes de o Termo de Referência ser elaborado, os Comdemas dos Municípios por onde passarão o traçado dessa obra viária deveriam propor novas alternativas. Romeu Pedro da Silva, representante da Sociedade de Amigos do Bairro de Cabuçu, fez os seguintes comentários: que estava preocupado com os especuladores que foram ao Bairro do Cabuçu e realizaram reuniões das quais participaram as pessoas interessadas em indenizações; que gostaria de acompanhar a construção do traçado e que, ao contrário do que fora dito, ele passaria a 12 quilômetros do centro da cidade de São Paulo e não a 20 quilômetros. José Carlos Bianconi, representante do Sindicato dos Trabalhadores de Guarulhos e Arujá, fez as seguintes observações: que seria preciso discutir os acessos que ligaria o Município de Guarulhos ao Rodoanel, pois, com a presença de duas outras rodovias que não dispunham de acessos, com certeza aumentaria o número de congestionamentos na cidade; que deveria ser esclarecido se seria ou não cobrado pedágio no Rodoanel, pois, em caso afirmativo, os automóveis desviariam dos congestionamentos pelo meio da cidade, o que contribuiria para aumentar ainda mais os congestionamentos e a poluição; e que o Sindicato da Construção Civil deveria ser informado se a mão-de-obra que a empreiteira contrataria seria de Guarulhos. Bonfiglio Alves Ferreira, representante do Conselho Comunitário de Saúde do Município de Franco da Rocha, teceu os seguintes comentários: que um dos principais problemas causados pelo Rodoanel era a especulação imobiliária, impossível de se resolver com as leis atuais, pois sua solução exigia que os Municípios por onde passasse o seu traçado e que ainda não tivessem elaborado seu Plano Diretor, o fizessem, e que fosse proposto, pelo Plano de Trabalho, ser uma das medidas compensatórias a destinação de recursos àqueles Municípios que não contassem ainda com o Plano Diretor para financiarem sua elaboração; e que as políticas compensatórias tornassem exequível a realização da vocação natural de cada um dos Municípios, e que os Comitês de Bacia fossem convidados para participar das audiências sobre este empreendimento. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em seu próprio nome. Sânia Cristina Dias Batista fez os seguintes comentários: que estava satisfeita por terem sido dadas contribuições excelentes para o Plano de Trabalho, mas que, por outro lado, estava decepcionada por não ter ouvido, na exposição do empreendedor, referência às sugestões feitas nas reuniões realizadas entre os representantes do Governo do Estado e da maioria das Prefeituras envolvidas; e que sugeria a criação de comissões para discutir esses trechos, que teriam características diferentes. Wojeiech Jezierski observou que o traçado proposto pela Dersa, com túneis sob a Serra da Cantareira e passando pela Reserva da Biosfera, era apenas uma espécie de provocação que a responsável pelo empreendimento fazia para sentir a reação dos moradores da região, mas que tinha certeza de que um outro traçado seria apresentado. José Paulo da Silva desejou o sucesso da obra, que seria muito importante não só para Guarulhos, mas para todo o Estado. Álvaro Rezende de Oliveira lembrou que a Associação dos Engenheiros de Guarulhos havia barrado a obra. Meire Pizelli fez os seguintes comentários: que as



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

obras do trecho oeste haviam sido muito impactantes, ao contrário do que se havia dito antes, pois existiam mais de quatrocentos empreendimentos em fase de licenciamento ao longo do traçado, cuja extensão era de 32 quilômetros aproximadamente e cuja principal decorrência era a impossibilidade de a Sabesp abastecer os locais por onde passavam o traçado; que havia ficado surpresa pelo fato de apenas o trecho oeste ter sido discutido e por ter sido dispensada, pela Secretaria do Meio Ambiente, a apresentação de RAP para os trechos norte, leste e sul, o que era inadmissível; que a apresentação do empreendedor, ao contrário da que havia feito em outras reuniões, fora muito sucinta, insuficiente para sustentar um parecer ou até mesmo proposições de condicionantes, medidas compensatórias, mitigadoras e preventivas que contemplassem os aspectos ecológicos e, inclusive, oferecessem reparação aos danos causados pelo aterramento. Ives de Freitas teceu as seguintes observações: que, como funcionário da Dersa há mais de quinze anos, pretendia tranquilizar a todos, principalmente os moradores do Bairro Cabuçu, pois nenhum dos estudos preliminares que foram feitos apontavam, como alternativa para o traçado, o seu percurso pelo bairro, pois isso implicaria a recolocação das famílias que lá se encontravam instaladas e que todos tinham o direito de criticar essa possível alternativa apresentada à época do Governo Fleury; que, igualmente, nenhum estudo previa impactos sobre a Serra da Cantareira, não se descartando, no entanto, alternativas em túneis ou um contorno ao norte dessa serra; que a Dersa não estava ignorando a existência da Reserva da Biosfera e toda a legislação ambiental em vigor. Katia Mazzei fez as seguintes observações: que via a necessidade de se elaborarem estudos e levantamentos sobre a fauna numa região que, sob este aspecto, era muito pouco analisada e que no Congresso Brasileiro de Unidades de Conservação haviam sido propostos extensos estudos sobre os corredores de fauna. Passou-se à etapa em que se manifestam membros do Poder Executivo. Walter Medeiros Duarte, Secretário de Meio Ambiente do Município de Guarulhos, fez os seguintes comentários: que esperava ser apontada uma das três alternativas contempladas pelo estudo preliminar, mas o que se deduzia, a partir da apresentação, era que o traçado já estava definido, apesar do fato de a área do cinturão verde da Reserva da Biosfera vir a ser afetada, o que, por si só, justificaria outra alternativa de traçado; que outras preocupações eram a indução da ocupação da franja desta região de mananciais pela população da região que será removida; que se deveria discutir também a poluição do ar que seria gerada pelas fontes móveis de poluição, uma vez que, ao se transferir o tráfego pesado para ela, as fontes de emissão de poluentes também seriam removidas, e que, para resolver este problema, seria melhor uma alternativa de transporte limpo, como o metrô. Roberto Santos Moreno, Secretário de Economia e Planejamento do Município de Guarulhos, teceu os seguintes comentários: que Guarulhos, apesar de ser a segunda maior cidade do Estado de São Paulo, recebera pouca atenção por parte do governo estadual; que, há trinta anos, Guarulhos recebia indústrias, o que fez com que a cidade crescesse e tivesse uma maior arrecadação de impostos, embora, em contrapartida, esse desenvolvimento tivesse acarretado impactos negativos, principalmente em decorrência da falta de acesso às Rodovias Fernão Dias, Dutra e Ayrton Senna e daqueles provocados pelo Aeroporto Internacional de Cumbica localizado no centro da cidade; que Guarulhos não fora consultada para a construção dessas rodovias e desse aeroporto, embora essas rodovias passassem por cima de lotes, bairros e comunidades; que pedia fossem realizadas outras audiências públicas ou reuniões, pois, com o tamanho da cidade, seria impossível ouvir todas as comunidades de uma só vez. Uma pessoa não-identificada esclareceu que o RAP do trecho oeste considerou de maneira global, porém sucinta, todo o empreendimento e, dado que para os trechos que ora se discutia, tratava-se ainda do Plano de Trabalho, outras audiências públicas seriam feitas depois de elaborado o EIA/RIMA, que contaria com os subsídios de toda a



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

sociedade e da análise feita pela Secretaria de Meio Ambiente. Passou-se à etapa das réplicas. O Secretário de Estado dos Transportes, Michael Zeitlin, teceu os seguintes comentários: que partilhava do desejo do conselheiro Carlos Bocuhy de que o transporte de carga no Brasil fosse feito por ferrovia, tendo elaborado, inclusive, um plano diretor de desenvolvimento de transporte para o Estado de São Paulo, para ser implantado nos próximos vinte anos, que previa um crescimento dos atuais 5% para aproximadamente 33% do uso das ferrovias no transporte de carga; que a Secretaria dos Transportes queria diminuir ao máximo o impacto provocado pela obra, obra esta que tentaria conter o crescimento desordenado dos Municípios da RMSP; que o Governo do Estado, através da Secretaria de Transportes Metropolitanos, estava ampliando o metrô e interligando-o com os trens da CPTM, com o intuito de permitir o total intercâmbio do transporte de passageiros por trilho através de um bilhete único; que compreendia que todos os presentes estivessem preocupados com a Serra da Cantareira e que essa preocupação seria levada em conta; que, por força do cargo que ocupava, sobrevoava a Serra da Cantareira de helicóptero e a via devastada, mesmo sem a interferência desta obra; que perguntava ao representante do Ministério Público qual a providência a ser tomada para coibir as invasões contínuas que lá ocorriam; que havia testemunhado pouca honestidade intelectual em algumas pessoas que insinuaram uma ligação entre a construção do Rodoanel, favorecimento a empreiteiras e a exploração imobiliária; que contava com uma equipe extremamente honesta e qualificada, que discutia o plano estratégico da obra com o intuito de fazer do trecho oeste do Rodoanel um exemplo de obediência às normas ambientais; que o trecho oeste fora subdividido em seis sub-trechos, existindo um fiscal para cada um; que a Secretaria dos Transportes voltaria a discutir com o Município de Guarulhos, mesmo informalmente, quantas vezes se fizessem necessárias, uma vez que sua experiência demonstrava que a conversa com a comunidade poderia diminuir substancialmente a possibilidade de erros nas obras; e que somente ao ser concluída a análise desse estudo preliminar a Secretaria dos Transportes efetivamente se decidiria pela alternativa de construção escolhida e ofereceria as razões que a levaram a escolher tal alternativa, e que fora o fato de ainda não estar concluído esse estudo que levou a Secretaria dos Transportes a não apresentar a alternativa definitiva; e que esta Secretaria estava pronta para agendar audiências públicas sobre o plano diretor de transportes com os Municípios, da mesma forma como estava procedendo com os Municípios de São José dos Campos, Rio Claro e Santos. Paulo Sérgio Rodrigues, representante da empresa consultora, Protran Engenharia, responsável pela elaboração do EIA/RIMA, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que percebera a preocupação de todos com a Serra da Cantareira e a Reserva da Biosfera, em virtude do seu valor e importância para a preservação de alguns bens ambientais; que era importante entender que os sistemas de transporte eram complementares à lógica econômica e social de melhor utilização de cada um deles, seja rodoviário seja ferroviário; que o tipo de transporte que visava o Rodoanel não poderia ser executado por ferrovia, o que não impedia, no entanto, fosse feita uma integração entre esse anel viário e a ferrovia; que, para obter mais informações sobre as ilhas de calor, que era uma preocupação ambiental da cidade de São Paulo, havia contatado Magda Lobardi, autora de vários estudos a esse respeito, com o objetivo de incorporar essas informações no estudo a ser realizado; que todo esforço seria feito na perspectiva de se obter desse projeto todos os benefícios possíveis, uma vez que ele possuía um potencial muito grande; que estava previsto um contato com o IPHAN e com representantes da FUNAI; que, quanto às compensações que poderiam ser dadas aos Municípios, elas poderiam resultar de um processo de negociação entre seus representantes e o empreendedor, o qual poderia acontecer não só durante a fase inicial do licenciamento como também durante toda esta etapa, até a concessão futura da licença



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

de instalação; que, para atender os anseios da população que se sentia potencialmente atingida por um empreendimento desse porte, o estudo teria uma preocupação “macrolocacional”, ou seja, primeiro tentaria solucionar os problemas das regiões mais afastadas e, depois disso, os problemas mais próximos. Ari Albano, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema teceu os seguintes comentários: que carecia de fundamentação a afirmação de que o Rodoanel poderia solucionar inúmeros problemas decorrentes de políticas equivocadas de uso e ocupação do solo municipal e/ou metropolitano ou pela falta crônica de investimentos em áreas como transporte coletivo, habitação ou proteção de mananciais, ou seja, se fazia necessário retirar das propagandas do Rodoanel este caráter de panacéia de que foi revestido; que deveria considerar-se que a retirada do tráfego de passagem e de interesse regional da malha viária poderia estimular uma maior utilização da mesma por veículos e automóveis, reproduzindo, desta forma, os mesmos problemas que, com o Rodoanel, se desejava enfrentar, levando-se em conta a hipótese da não-estruturação de um transporte coletivo que pudesse constituir uma alternativa de deslocamento; que corroborava o que a senhora Meire Pizelli havia dito, pois realmente haveria nas regiões por onde passaria a obra um *boom* imobiliário; que a estimativa de que o Rodoanel retiraria 10% do tráfego total de passagem pela RMSP era muito pequena para se justificar um projeto tão impactante; que, na ocasião de uma audiência pública, ouviu de Savelli, um secretário do ex-prefeito Celso Pitta, que a Prefeitura do Município de São Paulo apoiaria o projeto porque viabilizaria uma grande quantidade de intersecções que contribuiriam para resolver o problema do tráfego da cidade de São Paulo, o que era um absurdo, pois revelava que São Paulo não possuía um plano de vias estruturais; que ouvira em outras exposições estatísticas conflitantes sobre o tráfego de passagem que seria retirado, pois os percentuais sobre ele variavam entre 17 a 25%; que era preciso rever a alternativa de traçado que incluía percurso em área da Serra da Cantareira, pois ela se localizava a apenas 12 km do centro da cidade de São Paulo; que o Banco Interamericano, motivado por pesquisas técnicas a respeito da poluição causada por carros e caminhões na RMSP e também do prejuízo social que seria causado aos moradores, recusou um empréstimo a esse empreendimento por causa do impacto que ele causaria na Serra da Cantareira; que os problemas da RMSP relativos a transporte e à regulamentação do uso do solo deveriam ser resolvidos antes da construção desse empreendimento, através do plano diretor e de leis de zoneamento. Carlos Bocuhy, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, fez as seguintes considerações: que concordava com a opinião do Secretário dos Transportes sobre o planejamento da cidade para o futuro; que o Consema deveria ter acesso ao plano ferroviário citado pelo Secretário, pois esta seria uma oportunidade de se discutir tal questão; que faltava vontade política para que as multas florestais fossem atualizadas, uma vez que, para isso, era necessária apenas a edição de uma Resolução SMA; que propunha que a Comissão Especial do Consema que acompanhava a implantação do trecho oeste do Rodoanel criasse três subcomissões para acompanhar a construção desses três trechos; que as ONGs deveriam estudar a alternativa zero, ou seja, a não-construção do Rodoanel; que os detalhes técnicos do projeto deveriam ser discutidos na Comissão Especial do Consema, juntamente com representantes das Prefeituras e das ONGs de cada um dos Municípios. O Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que o Plano de Trabalho desta obra havia sido analisado pela Câmara Técnica de Sistemas de Transporte do Consema e que as sugestões decorrentes dessa análise, juntamente com aquelas que estavam sendo propostas por ocasião das audiências públicas, seriam encaminhadas ao DAIA, órgão responsável pela definição do termo de referência para elaboração do EIA/RIMA; que, como dito pelo conselheiro Carlos



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

Bocuhy, uma Comissão Especial do Consema estava acompanhando o desenvolvimento do trecho oeste do Rodoanel e, caso sejam aprovados esses novos trechos, ou a comissão já existente acompanhará sua construção ou uma outra comissão poderá ser criada, no âmbito da qual o conselheiro Carlos Bocuhy poderia propor a criação dessas três subcomissões a que se referiu; que qualquer contribuição poderia ainda ser encaminhada, até cinco dias úteis contados a partir da realização da 3ª audiência, à Secretaria Executiva do Consema ou, diretamente ao DAIA; e que, em nome do Secretário de Estado de Meio Ambiente e Presidente do Consema, Ricardo Tripoli, agradecia a presença de todos e declarava encerrados os trabalhos. Eu, Germano Seara Filho, lavrei e assino a presente ata.

GSF-MA