



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

Ata da 3ª 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 19 de fevereiro de 2001, às 19:00 horas, na Câmara Municipal de São Bernardo do Campo, localizada na Praça Samuel Sabattini, 50, no Município de São Bernardo do Campo, a terceira audiência pública sobre o Plano de Trabalho 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, 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 de Trabalhos, chamando para dela fazerem parte o representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente, Antônio da Silva Nunes, escolhido entre os conselheiros presentes, o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Sérgio Pascoal Pereira. 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, enquanto representante do empreendedor, teceu os seguintes comentários: que a RMSP era composta de 39 Municípios e possuía 17 milhões de habitantes, e que, portanto, aproximadamente 10% da população do País se encontrava em uma região que constituía 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, 17% do total da produção do País; que o Rodoanel custaria 6 bilhões de dólares, dos quais metade estaria comprometida com a construção propriamente dita e a outra metade seria usada nas desapropriações, reassentamentos, implementação de projetos especiais e execução de obras complementares; que a obra estava sendo patrocinada basicamente pelo Governo do Estado de São Paulo e que funcionaria como um agente urbanizador, pois as Prefeituras dos Municípios pelos quais o empreendimento passaria, aproveitando-se de sua existência física, poderiam disciplinar o uso do solo; que o Rodoanel, além de ter uma faceta habitacional, uma vez que sua construção previa a implementação de programas de reassentamento e de urbanização de favelas, também contribuiria na área de saneamento, pois concorreria para a canalização de um córrego de 3 km em Carapicuíba, com a construção de piscinões que trariam melhorias para a região de Osasco e Carapicuíba evitando as enchentes; que seria reduzida a poluição atmosférica em virtude da diminuição dos congestionamentos e da emissão de poluentes; que a construção do Rodoanel previa, no trecho oeste, o Espaço Rodoanel, que contaria com uma programação intensa para receber as escolas da região que a obra atravessava, estimulando as crianças para produzirem peças teatrais mostrando os impactos que o empreendimento causaria em suas vidas; que o Rodoanel seria uma rodovia fechada, com acessos somente nas intersecções com as rodovias com as quais cruzaria e nos dezesseis trevos previstos nos 170 quilômetros de seu traçado; que o Rodoanel possuiria duas pistas, cada uma delas com quatro faixas de rolamento, exigiria pontes sobre o Rio Tietê para um melhor fluxo do tráfego e inclinação máxima de 4%, túneis na seção central, com 12 m de altura e 230 m² de seção transversal e alças de acesso; que o benefício econômico seria a redução do “Custo Brasil”, pois diminuiria o tempo que os caminhões de passagem levariam para atravessar a mancha urbana; que o Rodoanel teria o papel de atrair e viabilizar investimentos, pois o Grupo Gerdau, por exemplo, devido o avançado estágio de construção do trecho oeste, decidira instalar uma usina produtora de vergalhões



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

para construção civil no Município de Araçariguama, gerando 1 mil empregos; que a obra reorganizaria o comércio atacadista, estimulando, inclusive, a remoção do Ceasa do atual local para a borda do Rodoanel, assim como a construção de terminais de transbordo ou intermodais por empreendedores privados; que, no trecho oeste, 1.840 famílias haviam sido cadastradas, das quais 1.300 já estavam reassentadas ou indenizadas; e que estava em negociação com as Prefeituras do Grande ABC há algum tempo com o intuito de atender as solicitações dos Prefeitos e Câmaras Municipais. Paulo Sérgio M. S. Rodrigues, representante da equipe consultora responsável pela elaboração do EIA/RIMA, depois de fazer uma apresentação dos traçados analisados pela Dersa para os trechos norte, leste e sul, que, segundo ele, possuíam, cada um, outras alternativas que não foram eleitas por se levar em conta as áreas habitadas, os parques ecológicos, as áreas de proteção ambiental e de mananciais existentes, teceu os seguintes comentários: que o Rodoanel tinha como função primordial o transporte de carga, inclusive com a possibilidade de promover a interligação dos sistemas de transporte rodoviário e ferroviário; que chegavam a São Paulo, por dia, aproximadamente 110 mil caminhões, sendo que, destes, 65 mil teriam como destino final a própria RMSP e 45 mil a usariam apenas como rota de passagem; que o Rodoanel pretendia desviar e organizar o tráfego que se utilizava do meio urbano apenas para passagem; que o EIA/RIMA analisaria a interferência nas áreas ambientalmente protegidas, quais sejam, o Parque da Cantareira, a Várzea do Tietê, o Parque do Pedroso, a Represa Guarapiranga, a Represa Billings, o Sistema Alto Tietê e o Sistema Cantareira, observaria o processo de desapropriação e de reassentamento da população estabelecida de forma ilegal, e estudaria a interferência desse empreendimento na fauna e na flora e nos Municípios e as interfaces que teria com o sistema de transporte; que, com o auxílio dos especialistas vinculados à Dersa, seriam implementados projetos de drenagem, de terraplenagem, de pavimentação e de segurança relacionados com a construção e a operação do empreendimento rodoviário; que, igualmente com o auxílio desses especialistas vinculados à Dersa, seriam adotadas medidas relacionadas com o transporte coletivo, de carga e de cargas perigosas e que este último, que atualmente atravessava o meio urbano, com o Rodoanel se desviaria dele e das áreas ambientais sensíveis; que, além destas questões, também seriam analisados o meio físico, a geologia, a geotecnia, a geomorfologia, as condições atmosféricas, os recursos hídricos e a poluição sonora, além da legislação sobre o uso e a ocupação do solo, a demografia do mercado imobiliário legal e o patrimônio histórico e arqueológico definida pelo IFAN; que a Secretaria dos Transportes estava desenvolvendo o Plano Diretor de Desenvolvimento dos Sistemas de Transporte do Estado, cujo objetivo era balancear a matriz dos transportes com um melhor aproveitamento do sistema ferroviário; que a Secretaria dos Transportes também tinha elaborado o Projeto Ferroanel, o anel ferroviário de São Paulo; que havia no Plano de Trabalho uma relação de itens que contemplava os seguintes temas: informações gerais; metodologia; planos e projetos colocalizados; aspectos legais e institucionais; alternativas modais ou locacionais; caracterização do empreendimento; diagnóstico ambiental da área de influência difusa e da área de influência indireta definida como a macrometrópole e que compreendia os Municípios de Campinas, São José dos Campos, os que compunham a Baixada Santista e o de Sorocaba, consistindo num raio entre 100 a 150 km a partir da RMSP; área de influência direta; área de influência próxima, basicamente localizada nos Municípios da RMSP; e, finalmente, as conclusões e recomendações, juntamente com um prognóstico do futuro da RMSP com e sem o empreendimento. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. O conselheiro Carlos Bocuhy fez as seguintes considerações: que alguns aspectos chamavam a atenção por fomentarem



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

importantes discussões e a democratização da gestão e do planejamento ambiental, como era o caso da participação da sociedade na discussão sobre a escolha de uma matriz energética adequada para os transportes no País, sobretudo para o transporte urbano, ao acarretar melhoria da qualidade ambiental das cidades e a diminuição dos efeitos provocados pelo aquecimento global; que outro aspecto importante era o debate sobre o Rodoanel enquanto indutor de crescimento da mancha urbana e por suas implicações no aquecimento da cidade com a formação de ilhas de calor, resultante tanto da degradação que provocaria no Cinturão Verde como do aumento da impermeabilização do solo; que a devastação do Cinturão Verde da Biosfera da Mata Atlântica, potencializada pelo fato de o traçado do Rodoanel passar praticamente dentro do Parque Estadual da Cantareira, era uma questão que deveria ser particularmente discutida; que o Rodoanel cortaria também importantes áreas de produção natural de águas do Planalto de Piratininga, como a Serra da Cantareira e as áreas da Represa Billings, da Represa Guarapiranga e do Sistema Alto Tietê; que o Rodoanel poderia tornar-se parte de um projeto rodoviário de desenvolvimento que não foi discutido com a sociedade; que, desde os anos 50, a exemplo do ocorrido nos EUA, foi dada uma prioridade ao rodoviarismo e ao uso individual do automóvel através de propagandas que mostravam apenas os pontos benéficos acarretados pelo uso do carro e as facilidades existentes para a aquisição do mesmo; que o Brasil possuía um imenso litoral propício para a cabotagem e para o transporte por via marítima; que era preocupante o fato de o Rodoanel representar um fator de indução à ocupação das áreas de mananciais que eram inadequadas ao assentamento humano por promoverem a retirada da cobertura vegetal, a impermeabilização do solo, o assoreamento e o aterramento de nascentes, a diminuição da capacidade de armazenagem de água nos reservatórios e a perda da produção natural e da qualidade da água, a exemplo do que ocorreu com a Represa Billings, que, na década de 30, possuía entre 28 a 30 m³/s, e hoje tinha apenas entre 14 a 15 m³/s devido a fragilização dos ecossistemas; que a dinâmica da especulação imobiliária nas áreas de mananciais era imensa, sendo seu potencial estimado em 10 bilhões de reais; que os fiscais do Departamento de Uso do Solo Metropolitano não poderiam multar os loteamentos clandestinos, pois os mecanismos de sanção não existiam mais, sendo necessário esperar uma nova regulamentação; que os Municípios tinham atuação tímida e omissa na preservação dos mananciais por tratar-se de uma questão política e delicada devido a falta de moradia na RMSP; que havia pedido à Dersa que elaborasse um estudo sobre os impactos relacionados com a especulação imobiliária; que o Rodoanel, apesar de ter sido dividido em trechos, deveria ser visto como um todo; que os estudos de Magda Lombardi, a respeito das ilhas de calor nas metrópoles, deveriam também ser contemplados; que o Rodoanel de São Paulo não poderia ser comparado ao de Paris ou de Atenas, pois o daqui contava com um maior número de variáveis ambientais extremamente preocupantes. Ari Albano, também representando o Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, fez os seguintes comentários: que estranhava o fato de a Reserva da Biosfera, reconhecida pela Unesco como Patrimônio da Humanidade, nunca ser mencionada nas audiências; que, para se evitarem a especulação e a expansão da área urbana, deveria ser reordenado o uso do solo antes de se iniciar a construção do Rodoanel, pois a construção dessa obra implicaria a ampliação do centro expandido de São Paulo, com um crescimento em alguns bairros da periferia da ordem de 100%, em detrimento do centro da cidade, que sofria um esvaziamento populacional; que tinha percebido uma variação a respeito dos dados fornecidos sobre o total de caminhões que seriam retirados do tráfego de passagem da ordem de 17 a 40%, o que constituía uma enorme diferença; que o Rodoanel provocaria um aumento da poluição caso se localizasse próximo da cidade de São Paulo, o que tornava necessário que se considerasse a



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

alternativa zero, ou seja, a não-construção do Rodoanel em certas zonas especiais como a sul e a norte; que ao redor do Ibirapuera existia um microanel e hoje essa região possuía a maior concentração de monóxido de carbono da cidade. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das entidades da sociedade civil. Marília Rondani, representante da União de Mulheres de São Paulo, questionou vários aspectos da obra, entre os quais a valorização, pela propaganda, apenas dos benefícios que sua construção traria; os graves danos ambientais que, direta e indiretamente, dela decorreriam, como a macrodrenagem da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê; a expansão das ilhas de calor e suas conseqüências, como as chuvas torrenciais e as enchentes; a megaconurbação em decorrência do processo de urbanização que ela induziria; o aumento das tempestades magnéticas na RMSP; o aumento do consumo de energia elétrica para refrigerar ambientes e os danos causados à saúde humana por estes ambientes refrigerados artificialmente; a expansão da poluição que já se verificava com a destruição do tecido verde para a implantação do trecho oeste; o fato de o governo apresentar, como melhoria da qualidade de vida da população, a construção de piscinões e a canalização de córregos; a forma como será feita a indenização da população lindeira do Rodoanel; a forma como o Governo Covas impunha a obra ao arrepio da lei; a viabilidade econômico-financeira de o Rodoanel operar sem pedágios após ser privatizado; a inexistência, no EIA/RIMA, da alternativa zero; a propaganda enganosa do tipo “Rodoanel vai tirar você do sufoco”, como se ele fosse a solução para os congestionamentos de São Paulo; o não-embargo da obra pelo Governo Covas, que deveria ser decretado em respeito ao estado democrático e de direito, ao erário, aos direitos humanos e aos chamados direitos difusos das presentes e futuras gerações que podem e poderão preferir conservar a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde em vez do Rodoanel Metropolitano; e que deixava, como subsídio para a elaboração de análises sobre a alternativa zero, a versão profissional do “Projeto Transporte Humano”. Armando Benetollo, representante do Conselho Comunitário da Região Administrativa de Santana/Tucuruvi, fez os seguintes comentários: que o argumento utilizado pela Dersa para a construção de três túneis sob a Serra da Cantareira, que foi a manutenção da área verde, não era convincente, pois os túneis construídos na Via Anchieta não permitiram o crescimento da vegetação em seu entorno; que encaminhou para as autoridades competentes uma documentação mostrando os riscos sofridos pela comunidade com a construção do trecho oeste do Rodoanel; que havia leis proibindo o empreendimento em área de preservação permanente como a Reserva da Biosfera; que o trecho norte do Rodoanel não deveria ser construído, uma vez que não existiam alternativas para se proteger a Serra da Cantareira. Meire Pizelli, representante da Comissão de Meio Ambiente da seção da OAB do Município de Barueri ofereceu os seguintes comentários: que deixava registrado um protesto, pois, por ocasião da última audiência pública sobre essa obra, sua fala havia sido cortada e isso porque o tempo concedido à manifestação da população pela Deliberação Consema 50/92 de apenas dois minutos era muito pequeno, o que demonstrava ter essa norma se tornado obsoleta em face da amplitude que a questão ambiental adquiriu no Estado de São Paulo nos últimos anos; que 82 milhões de metros quadrados seriam impermeabilizados em decorrência da construção dessa obra, aumentando muito a possibilidade de ocorrerem mais enchentes e de se ampliarem as ilhas de calor; que a ocupação desordenada dos entornos do Rodoanel geraria problema de segurança, uma vez que, próximo da embocadura do túnel 2, residiam 4.500 famílias, tratando-se de uma população com alto índice de criminalidade. Fábio Vital, representante do Fórum da Cidadania do Grande ABC, teceu os seguintes comentários: que deveria informar-se se algum empreendimento efetivamente deu cumprimento às medidas não-estruturais, compensatórias e mitigadoras estabelecidas pelo seu



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

EIA/RIMA; que as obras viárias eram grandes indutoras de ocupação; que a discussão do Rodoanel deveria ser feita também em outros fóruns; e que grandes obras viárias deveriam ser interligadas com obras de saneamento. Wladimir Rodrigues Barbosa, representante do Instituto Acqua, expôs os seguintes pontos de vista: que os mananciais estavam intimamente ligados à preservação da cobertura vegetal; que não se podia dissociar área de mananciais e áreas ambientalmente protegidas; e que, uma vez definido que o Rodoanel não teria acessos, os mesmos não deveriam ser construídos *a posteriori*, como ocorreu com a Via Anchieta em consequência da ocupação do seu entorno. Gertrudes Hartmann, representante da Sociedade Balneária Mar Paulista, observou que, com a construção de acessos na área de mananciais, essa região sofreria forte atuação dos grileiros. João Xavier Fernandes, representante da Associação Pró-Moradia Jardim Mata Virgem, lamentou o fato de que eventos desta natureza fossem divulgados somente no *Diário Oficial*, jornal inacessível a maioria da população. José Pinheiro de Souza Filho, representante da Sociedade Amigos do Jardim das Palmas, teceu comentários sobre o possível impacto negativo que o Rodoanel provocaria na Represa Billings, como, por exemplo, a redução gradual da sua potabilidade e do seu nível d'água. Adriana Oliva, representando o Ministério Público Federal, teceu os seguintes comentários: que, dada a complexidade do Rodoanel, o Ministério Público constituía uma equipe multidisciplinar com a tarefa de analisar o Plano de Trabalho e de elaborar um documento com considerações sobre esse documento, e que, com base nele, o Ministério Público faria uma vistoria no local das obras. Sourak Arandta, representante da Associação Global de Desenvolvimento Sustentado, fez as seguintes observações: que o Rodoanel seria construído para atender apenas uma parcela da sociedade; que ele ia de encontro ao disposto na Lei Ambiental 11/72; que os empreendedores deveriam exercer uma fiscalização rigorosa sobre as famílias que seriam indenizadas e removidas dos locais da obra, já que várias delas haviam sido indenizadas mas permaneciam no local; que deveria ser feita uma compensação ambiental nas áreas de preservação ambiental em decorrência do aumento da emissão de carbono; que a discussão desse Plano de Trabalho deveria ocorrer em outros fóruns, como no Comitê de Bacias; e que deveria ser estudado um modelo alternativo ao rodoviário. Saulo Di Tarso, representante da Associação Ambiental Mãe Natureza, sugeriu fossem criadas pequenas hidrovias nas áreas de mananciais e do Cinturão Verde Paulo e perguntou em quais locais seriam feitos os replantios da vegetação derrubada com a construção da obra. Virgílio Alcides de Farias, membro do MDV do ABC, fez as seguintes considerações: que discordava do caráter de saneamento dado ao Rodoanel, visto que ele apenas canalizaria córregos, o que não constituía saneamento; que o governo estadual tinha projetos conflitantes, pois ele queria construir uma obra sobre mananciais que, além de serem prioritários para o abastecimento público, eram protegidos pelo Plano Metropolitano de Água proposto pelo próprio governo, o qual proibia qualquer empreendimento que colocasse em risco a sobrevivência dos mananciais e sua qualidade; e que propunha fosse paralisada a discussão sobre o Rodoanel até que os planos diretores de proteção ambiental e leis específicas de proteção dos mananciais fossem discutidos. Renato Maués, representante do Consórcio Intermunicipal do Grande ABC, expôs as seguintes observações: que a RMSP, infelizmente, precisava de um anel viário deste tipo, mas que o transporte coletivo deveria ser melhorado e aceito como prioritário assim como o transporte intermodal; que o Rodoanel não poderia possuir as características de qualquer estrada, com ocupação no entorno, dado que atravessava áreas de mananciais; e que à inspeção veicular deveria ser dada também prioridade para diminuir as taxas de poluição. Luiz Otávio Rosa, representante da Sociedade Interalpha, observou que o empreendedor estava omitindo dados sobre a instalação de pedágios, uma vez que, no trecho oeste, lote 3, havia 23 cabines e que exigia que no



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

EIA/RIMA fossem consideradas hipóteses de implantação de pedágio. Valquiria Rigonate, representante do Conselho Nacional de Defesa Ambiental, questionou a forma como seria feita a fiscalização de cargas perigosas, uma vez que elas colocariam em risco os mananciais em caso de acidente. Armando Antônio Maria Laganá, representante da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico na Câmara do Grande ABC, informou que a ligação direta entre Mauá e a Via Anchieta, que seria possível com o Rodoanel, traria benefícios para os trabalhadores e para as empresas da região. Acauã Rodrigues dos Santos, chefe da Divisão de Planejamento e Controle Ambiental da Secretaria de Meio Ambiente do Município de Diadema, fez as seguintes observações: que deveria ser esclarecido em qual momento do processo de licenciamento os Municípios afetados pelos impactos do Rodoanel podiam fazer exigências; que, pelo fato de ter visto uma grande movimentação de terra nas obras do trecho oeste, movimentação esta que, aparentemente, não estava sendo fiscalizada, queria saber se o Município poderia exercê-la; e que deveria ser esclarecido qual o destino a ser dado ao entulho e à terra produzidos pelo empreendimento. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em seu próprio nome. Wojae Jezierski comentou que não sabia a finalidade real dos EIAs/RIMAs, se estes limitavam-se a aprovar as obras que o governo queria realizar, e que considerava-os apenas uma moda. Sânia Cristina Dias Batista discordou do orador anterior, argumentando não eram os EIAs/RIMAs uma moda já que trabalhava há vários anos na área de planejamento e tinha acompanhado o avanço alcançado pela legislação ambiental, do qual a realização de audiência pública era um exemplo vivo, e que era necessário acompanhar o andamento das obras para se fiscalizar o cumprimento do acordo, criando-se, para isso, comissões compostas por representantes da sociedade civil; que era favorável à construção do Rodoanel, já que ele poderia ser um elemento impeditivo à ocupação dos mananciais; e que todos os estudos sobre este empreendimento deveriam ser públicos. Ives de Freitas teceu as seguintes considerações: que, como funcionário da Dersa, podia discutir com muita tranquilidade algumas questões levantadas pelos ambientalistas, pois, diferentemente do que eles haviam argumentado, a discussão sobre a obra não se restringia a uma questão municipal, já que ela tinha uma perspectiva regional; que, embora acreditasse no projeto, ele não estava fechado de modo a não incorporar a participação da sociedade civil, já que o Rodoanel atenderia os seus interesses; que a discussão sobre este empreendimento deveria ser feita a todo momento, e não apenas por ocasião das audiências públicas; e que o empreendimento não estava restrito à ótica rodoviária, como fora afirmado, mas envolvia políticas de desenvolvimento social, econômico e político, que deveriam ser mais bem aprofundadas. Rubens Mazon teceu as seguintes observações: que estava sendo promovido um seminário sobre o planejamento planetário, que discutia mecanismos de desenvolvimento limpo que devem ser adotados com a finalidade de implementar as decisões tomadas por ocasião da Conferência sobre o Clima, em Kioto/97; que a questão do aquecimento fora colocada de forma contrária ao que fora aprovado na referida Conferência, oportunidade em que se considerou o aquecimento como um problema global, e não local; que o importante não era saber onde se reduziria a geração do carbono, mas, sim, que essa redução fosse feita; que, se o Rodoanel reduzisse os congestionamentos, diminuiria igualmente a geração do gás carbônico; e que uma discussão relacionada com os transportes deveria dar-se em torno da busca de novos combustíveis que gerassem menos gases danosos à atmosfera. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Consema. Dorival de Moraes ofereceu os seguintes argumentos: que advertia sobre o grave problema que as obras do Rodoanel, precisamente na Rodovia Régis Bittencourt e no Município de Embu, havia criado e se refletia na condição de cidadão dos moradores dos bairros vizinhos a esses locais, na medida em que



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

estavam expostos a atropelamentos devido ao rebaixamento ali executado, e que solicitara, por escrito, ao engenheiro-chefe que adotasse providências para melhorar as condições no local e ainda não recebera nenhuma resposta; que solicitava fosse incluído nos estudos preliminares do EIA/RIMA a obrigação de se adotarem medidas de respeito à cidadania; que o Município do Embu perdera a condição de capital da ecologia devido ao descuido dos governantes no tocante a essa área; que uma área de 1 milhão e 600 mil metros quadrados fora devastada pela transportadora “Shilater” e que essa transportadora justificou ter executado essa devastação sem EIA/RIMA porque fazia parte de um planejamento apresentado à Prefeitura Municipal de Embu, mas que essa informação não era verdadeira, pois a real finalidade dessa obra era favorecer um depósito da General Motors localizado na região; que os erros ecológicos cometidos na Represa Billings e na Rodovia Imigrantes não deveriam ser repetidos na execução do trajeto do Rodoanel no trecho sul; e que esperava que fosse implantado o trajeto que passava pelo km 22 da Régis Bittencourt, aprovado pela população e pelos ambientalistas, e não aquele que fora proposto e que passaria pelo km 25, atravessando área de várzeas e de mananciais. O conselheiro Antonio Carlos Gonçalves fez os seguintes comentários: que, ao contrário do que fora afirmado, o Rodoanel era fiscalizado e que os principais órgãos fiscalizadores eram a Secretaria do Meio Ambiente e o Consema; que a Câmara Técnica de Sistemas de Transporte também cuidava dessa fiscalização e, igualmente, a Comissão Especial de Implantação do Rodoanel da qual ele era secretário e que vinha se reunindo periodicamente para analisar o projeto e visitar as obras, tendo convidado até mesmo o Ministério Público para acompanhar todas essas visitas; que os túneis rodoviários eram cavados sob rochas sãs que não eram exploradas pelo sistema radicular das essências florestais; e que esse tipo de abertura dos túneis não afetava de forma alguma a flora que se desenvolvia sobre ou ao redor desse espaço. Passou-se à fase em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Gilberto Masson, Vereador do Município de São Bernardo, teceu as seguintes considerações: que era difícil para ele, como representante da comunidade, analisar o projeto apenas sob um ponto de vista; que ele sabia da importância de se resolverem os problemas metropolitanos de transporte, mas que também não podia deixar de se posicionar sobre o que acontecia em São Bernardo, onde os dirigentes políticos tinham fechado os olhos para os problemas decorrentes do crescimento desordenado; que se preocupava com o problema dos mananciais, que era algo muito grave na região, e que o impacto que o empreendimento iria causar teria que estar bem claro. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Alberto Vieira de Souza, representando o Gabinete da Prefeitura Municipal de São Paulo, comentou o seguinte: que a Prefeitura do Município de São Paulo tinha mantido conversas com a Dersa e com a Secretaria de Transportes a respeito da construção do Rodoanel e sua interferência no trânsito da cidade de São Paulo; que o Gabinete Municipal de São Paulo criara uma Comissão Especial de Estudos sobre o Rodoanel; que a nova Administração Municipal vinha acompanhando as audiências públicas e estava elaborando relatórios sobre o que tinha sido encaminhado nessas audiências e sobre o resultado das discussões havidas no governo anterior com o intuito de se reverem os acordos àquela época estabelecidos; que a Prefeitura do Município de São Paulo tencionava aumentar sua participação efetiva nas discussões sobre o Rodoanel, pois estava preocupada principalmente com o impacto que essa obra causaria nas Represas Guararapiranga e Billings; e que o Município iria manifestar-se no Consema colocando suas dúvidas sobre o projeto. Passou-se à etapa das réplicas. Michael Zeitlin, representante do empreendedor, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que convidada todos para a apresentação do Plano de Desenvolvimento de Transporte, elaborado pela Comissão de Transportes da Assembléia Legislativa, que seria realizada



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

na quarta-feira seguinte; que esse plano compreendia a diminuição do afogamento do transporte ferroviário ao contemplar um aumento importante da malha ferroviária; que, ao contrário do que se afirmava, houve amplo debate entre a sociedade civil e a Dersa e esta empresa havia respondido favoravelmente à maioria das solicitações feitas pelas Prefeituras; que um projeto como o do Rodoanel deveria estar aberto para discussões durante todo o tempo; que a elaboração do projeto não fora feita exclusivamente pela Dersa, mas contara com colaborações das comunidades ao longo das quase cinquenta reuniões realizadas; que o empreendedor atendera à solicitação do Consema para mudar o traçado do chamado Túnel Três, na Rodovia Anhangüera; que o Rodoanel poderia ser usado como barreira para o crescimento urbano desordenado; que fosse registrado em ata que o Secretário dos Transportes não acreditava que o Rodoanel sozinho fosse resolver todos os problemas, constituindo-se tão somente em mais uma peça do planejamento que a Secretaria de Transportes Metropolitanos vinha desenvolvendo; que todos os candidatos à Prefeitura do Município de São Paulo nas últimas eleições tinham afirmado que se empenhariam na execução do empreendimento, ratificando sua importância; que fora ironizado quando dissera que o meio ambiente iria ficar melhor depois da construção do Rodoanel, e o que pretendia dizer com isso era que as áreas ocupadas indevidamente iriam recuperar sua qualidade com o reassentamento das famílias; que o projeto previa a implantação de diversos parques; que o problema dos “bota-foras” era um dos mais delicados de se resolver, uma vez que os entulhos causavam problemas momentâneos para as pessoas, mas que todos esses problemas haviam sido explicados para as comunidades, que aceitaram o resultado final como sendo melhor do que os incômodos temporários que sofreriam; que a comparação entre a execução do Rodoanel e da Via Anchieta não era cabível por ser esta última uma obra construída há cinquenta anos, tempo em que tecnologia mudara muito, sendo a maior prova disso a construção da Rodovia Imigrantes; que não havia motivos para se insistir na questão do pedágio, uma vez que não havia intenção de ele ser instalado na fase inicial de funcionamento do Rodoanel; que o Estado podia usar o sistema de “pedágio virtual”, entregando a construção para um consórcio privado e pagando por cada veículo circulante; que havia muitas alternativas para se cobrir o ônus da construção do empreendimento, como o ICMS, o imposto sobre combustível e o próprio pedágio, sendo este último o mais justo socialmente por incidir apenas sobre os usuários das estradas; que o Governador Mário Covas sempre deixou claro que seu programa de governo incluía a cobrança de pedágios e isso não seria mudado porque fazia parte dos contratos assinados com os concessionários; que todos podiam ter a certeza de que o que fora acordado nas audiências seria respeitado; que a Secretaria dos Transportes estava bastante satisfeita com o Grupo de Combate a Acidentes com Cargas Perigosas e que a elaboração do EIA/RIMA teria um cuidado especial no tocante ao transporte de cargas perigosas. Paulo Sérgio Rodrigues, representante da equipe consultora responsável pelo EIA/RIMA fez as seguintes observações: que a alternativa zero fazia parte do Plano de Trabalho e que isso vinha sendo afirmado em todas as audiências; que a autora do estudo sobre as ilhas de calor iria colaborar no desenvolvimento de novas pesquisas sobre o assunto; que a importância da preservação dos mananciais era reconhecida por todos e o Plano de Trabalho estava pautado na legislação existente; que os mananciais seriam protegidos, pois estavam sendo estudadas alternativas não-impactantes; que o empreendedor não via como algo a seu alcance a contenção da ocupação desordenada das áreas de mananciais e que seria necessária também a ação do Poder Público; que também eram importantes as preocupações com a impermeabilização do solo e com a passagem da obra pelo Parque da Cantareira; que, para se fazer qualquer túnel sob o Parque da Cantareira, deveriam ser feitas consultas sobre as questões legais; que o fluxo de cargas perigosas



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

pelo Rodoanel seria importante por tirar um grande volume do transporte desse tipo de carga das marginais, além de tornar esse fluxo muito mais bem controlado; que o planejamento estratégico do ABC seria incorporado ao Plano de Trabalho; que as preocupações manifestadas nesse documento não identificavam muito bem o processo do licenciamento ambiental; que esse licenciamento envolvia três fases, a licença prévia, a licença de instalação e a licença de operação; que na fase da licença prévia o projeto executivo ainda não estava detalhadamente resolvido, mas isso seria feito até a fase de licença de instalação; que o EIA/RIMA seria entregue a cada uma das Prefeituras em cujo Município passaria o Rodoanel, para que elas emitissem seu parecer, os quais seriam encaminhados ao Consema por ocasião da apreciação do EIA/RIMA; que nessa fase de apreciação seriam realizadas audiências públicas para ouvir a população; que a Protram também se preocupava com a Várzea do Embu-Mirim por ser esta área muito importante para a Represa do Guarapiranga e que talvez fosse preciso se estudar um traçado alternativo; que a Protram havia sido contratada pela Dersa mas continuava sendo uma empresa independente e que, portanto, não seria de forma alguma influenciada pelos desejos ou opiniões da contratante. Ari Albano, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, teceu os seguintes comentários: que era absurda a afirmação de que o problema do aquecimento global não podia ser estudado localmente; que constituía um erro decorrente da adoção da política rodoviarista a opinião de que só o sistema de anéis viários seriam uma solução para São Paulo, e que, desde a época de Prestes Maia, esses erros elementares de se impermeabilizar o solo e de se privilegiarem as vias radiais vinham sendo cometidos; que era difícil se chegar a um consenso sobre as sugestões dos Municípios, porque cada um tinha seus interesses particulares; que concordava com o pedágio instalado em Alphaville, porque este foi um bairro planejado sem um sistema viário de acesso e que, em decorrência do seu crescimento, ocupou a capacidade da Castello Branco, que fora projetada para ser uma rodovia para transporte de cargas; que as pessoas da classe média que viessem a utilizar o Rodoanel também deveriam pagar pedágio para garantir um transporte público adequado; que considerava bastante adequada a preocupação do Governo do Estado em melhorar o sistema ferroviário e transformá-lo em alternativa de transporte para a área metropolitana; que a motorização de São Paulo superava à da Cidade do México e à de Nova Iorque e que na primeira se havia privilegiado a ampliação do metrô enquanto na cidade de São Paulo toda a atenção ficou voltada para o transporte particular; e que os problemas da RMSP relativos ao transporte deveriam ser resolvidos antes da construção desse empreendimento. Depois de informar que todas as etapas da audiência pública haviam sido cumpridas e que qualquer contribuição poderia ainda ser encaminhada à Secretaria Executiva do Consema até cinco dias úteis a partir da realização dessa audiência e que esta, imediatamente, a encaminharia ao DAIA para ser agregada ao processo, declarou 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, Secretário Executivo do Consema, lavrei e assino a presente ata.

GSF-MA-JD