



Ata da Audiência Pública Sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente-EIA/RIMA do Empreendimento “Expresso Aeroporto/Trem Guarulhos”, de responsabilidade da CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, realizada na cidade de Guarulhos, em 11 de dezembro de 2008.

Realizou-se, no dia 11 de dezembro de 2008, às 17 horas, no Centro de Convenções Open Hall, na Av. Antonio de Souza, 713 - Centro, no município de Guarulhos, a audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente-EIA/RIMA do empreendimento “Expresso Aeroporto/Trem Guarulhos”. 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, **Francisco Graziano Neto**, saudava e dava boas vindas aos representantes do Poder Executivo – na pessoa do Excelentíssimo Senhor **Antonio Carlos de Almeida**, Secretário de Desenvolvimento Econômico de Guarulhos, a senhora **Patrícia Pereira Veras**, Secretária de Transportes e Trânsito de Guarulhos, o senhor **Jaime Parrera**, representante da Superintendência da Infraero, representantes de órgãos públicos – das organizações da sociedade civil, das entidades ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente–EIA/RIMA do **Expresso Aeroporto/Trem de Guarulhos**. Depois de explicar que a audiência pública constituía um dos momentos do processo de licenciamento ambiental cujo objetivo era ouvir a sociedade e recolher subsídios sobre o projeto específico que seria 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 do Consema** esclareceu que seu papel nas audiências públicas era tão-somente conduzir os trabalhos de forma a garantir àqueles que têm alguma coisa a dizer sobre o empreendimento que o façam de forma democrática e organizada. Em seguida, expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01, que dispõe sobre as normas para solicitação, convocação e condução de audiências públicas para fins de licenciamento ambiental. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA. **Mário Fioratti**, diretor de Operação da CPTM e **Ayrton Camargo**, gerente de Planejamento de Transporte da CPTM apresentaram um breve histórico da empresa e as principais características do projeto que se pretende implantar. **Fernando Kertzman** da Geotec, empresa responsável pela elaboração dos estudos ambientais, apresentou, com detalhes, esses estudos, dando ênfase à análise dos principais aspectos do empreendimento, aos estudos realizados e às medidas que seriam implantadas para mitigar e/ou compensar os impactos mais significativos que serão causados. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das entidades ambientalistas cadastradas no Consema: **Elton José Soares** representante do Espaço Cultural Florestan Fernandes de Guarulhos comentou que é a terceira vez que entra na pauta do município a implantação de uma ligação ferroviária entre Guarulhos e São Paulo, após fazer uma retrospectiva histórica do transporte ferroviário em Guarulhos, fez considerações sobre: 1-) estarem superestimadas as projeções da ampliação do número de passageiros do aeroporto; 2-) a USP Leste identificou um sítio arqueológico em Guarulhos e na região prevista para o traçado do trem, às margens do rio Tietê, que tem uma importância histórica e arqueológica e são as únicas evidências de mineração de ouro em meio urbano, por isso está se reivindicando que uma parte do custo da compensação ambiental seja destinada à implantação do Geo Parque do ciclo do ouro em Guarulhos; 2-) outro pleito é o estudo de preservação e recarga do



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

aquífero de Cumbica, que fornece água a pelo menos 500 poços das indústrias da região e ao próprio aeroporto e que devido à ocupação urbana está impedindo a recarga do aquífero através das águas de chuva; 3-) esclarecimento da opinião pública em relação aos custos, gerenciamento, destinação dos lucros e valores das passagens do empreendimento; 4-) essa linha vai trazer um impacto grande nos serviços de taxi, portanto, será necessário pensar numa solução aos pais de família que trabalham no setor. Em seguida, o secretário-executivo passou a palavra aos representantes da sociedade civil. O primeiro a falar foi **Francisco Sampaio**, do jornal Guarulhos Hoje que perguntou sobre o total de desapropriações necessárias ao empreendimento. A seguir falou **Ailton Brasiliense** da Associação Nacional dos Transportes Públicos que destacou a integração do Trem de Guarulhos com 330km do sistema metroviário da região metropolitana, significando tempo, custos e tarifas menores das viagens, além de destacar no Expresso Aeroporto a redução da utilização de derivados de petróleo pelos usuários e por consequência da poluição que hoje causa mais mortes do que acidentes de trânsito. O próximo a se pronunciar foi **Marcelo Choeire** da Agência de Desenvolvimento de Guarulhos, que após ressaltar as considerações já expressas pelos demais, chamou a atenção para a estação do Trem de Guarulhos no Parque Cecap que pode acarretar um impacto urbanístico grande, tanto no bairro como no entorno da região do aeroporto e esse impacto urbanístico precisa ser estudado e prever investimentos na área como uma contra-partida da Concessionária que assumirá o Expresso Aeroporto. **Jorge Marques da Silva Santos** da Associação de Engenheiros, Arquitetos e Agrônomos de Guarulhos elogiou o empreendimento e disse que esperava que o projeto arquitetônico fosse realmente relevante para realçar a arquitetura e engenharia nacional. **José Nilton Guedes da Silva** do Movimento Luta por Moradia de Guarulhos externou sua preocupação com o preço das tarifas dos serviços e com o número de desapropriações que haveria e se essas pessoas receberiam o valor de mercado. Logo após falou **Daniele Pestelli**, diretor do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo – Ciesp/Regional Guarulhos, que afirmou que as indústrias de Guarulhos apóiam o empreendimento, visto que haverá trinta mil carros e vinte mil ônibus a menos se movimentando para acessar o aeroporto, desafogando as rodovias e permitindo que a logística melhore sensivelmente e fez duas reivindicações: 1-) que a compensação ambiental seja usada para colocar o Parque Ecológico do Tietê integrado à cidade de Guarulhos, que tem a propriedade da terra mas não o usufrui; 2-) que o terminal do Parque Cecap vai se transformar num polo irradiador de movimento e vai propiciar que essa região se transforme na região mais sofisticada em termos comerciais e de negócios, por isso a concessionária que vencer a licitação deveria apresentar um projeto urbanístico para manter o Cecap na posição brilhante que está até hoje. **Jaime Parrera**, representante da Infraero afirmou que o Terminal Três do aeroporto de Cumbica está projetado para ser inaugurado parcialmente em 2012 e concluído em 2014 para a Copa do Mundo de futebol, portanto há necessidade de haver um transporte rápido que ligue o aeroporto aos grandes centros, visto que a Associação Internacional de Transporte Aéreo – IATA já considera Guarulhos um aeroporto global, independentemente se haverá uma terceira pista ou não. **Silvestre Eduardo Rocha Ribeiro**, coordenador de Planejamento e Gestão da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos fez as seguintes considerações sobre o transporte ferroviário ligando o centro de São Paulo ao Aeroporto de Guarulhos: 1-) que minimizará os problemas de acesso, contribuindo assim para a expansão do aeroporto; 2-) que reduzirá os poluentes de congestionamentos dos viários de acesso ao aeroporto e a Guarulhos; 3-) que os dois projetos estão previstos no Plano Integrado de Transporte Urbano que visa a expansão dos transportes na região metropolitana; 4-) que os recursos privados irão para o Expresso Aeroporto e para parte da infra-estrutura do Trem de Guarulhos e os



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

recursos públicos para implantação e operação do trem(linha 13); 5-) que cem mil usuários/dia serão beneficiados com a diminuição do tempo de viagem e também com a redução do custo, tendo em vista que o passageiro, hoje, paga R\$2,90 uma passagem de ônibus de Guarulhos a São Paulo e mais R\$2,40 se utilizar o metrô, mas com o trem ele utilizará os dois serviços integrados com apenas uma tarifa de R\$2,40; 6-) que os dois projetos foram concebidos de forma a comprometer o menos possível o tecido urbano e a várzea do rio Tietê. **Edson José de Barros**, diretor de departamento da Secretaria de Meio Ambiente de Guarulhos disse que tinha duas dúvidas: 1-) que apesar do baixo impacto da várzea, os municípios possuem vazão de restrição, ou seja, o Estado impõe restrição ao município na sua vazão de saída, portanto, talvez a compensação por árvores não seja a melhor medida, seria interessante considerar a compensação de amortecimento mesmo que seja um pequeno volume; 2-) se a interferência das pilastras em termos da APP, a altura de 18m não impossibilita a recomposição da APP nesse trecho provocando uma interferência indireta? **Roberto dos Santos Moreno**, coordenador de Assuntos Aeroportuários de Guarulhos disse que essa coordenadoria foi criada para estudar todas as interferências possíveis na região aeroportuária, como da região que seria desapropriada por conta da 3ª pista e que não será mais construída e deixou aquela comunidade sem infra-estrutura. Em seguida fez algumas indagações e considerações: 1-) se as estações do aeroporto seriam entre o TPS1 e 2 e a outra no TPS3 que será construído futuramente; 2-) se o EIA/RIMA desse empreendimento estava levando em consideração o projeto do trem de alta velocidade que ligaria o Rio de Janeiro a Campinas, com estações previstas em São José dos Campos, Guarulhos e São Paulo e conseqüentemente passaria também pelo aeroporto. 3-) que o projeto preveja uma fase de estudo do uso do solo, mobilidade urbana e desenvolvimento econômico no licenciamento ambiental, estudo esse que pode ser feito em parceria com a prefeitura. A seguir falou o representante do Poder Legislativo, vereador **Geraldo Celestino** que disse que o novo traçado do trem foi bom para a comunidade do Parque Cecap, porém a grande preocupação hoje é o impacto do trânsito por conta do Terminal Rodoviário Interestadual a ser construído e o afluxo de carros que virá da região do Arujá para acessar o trem no Terminal Cecap, portanto terá que haver uma readequação viária na região. **Antonio Carlos de Almeida**, secretário de Desenvolvimento Econômico de Guarulhos afirmou que a sua secretaria apóia integralmente os dois projetos porque a região necessita desses dois equipamentos e os impactos negativos têm que ser compensados, mitigados, que o meio ambiente deve ser preservado, mas não se pode fazer tantas solicitações, reivindicações de questões que inviabilizem o projeto. Se a obra tiver impactos, estes devem ser mitigados, compensados, mas não impeditivos da construção desses equipamentos. **Patrícia Pereira Veras**, Secretária de Transporte e Trânsito de Guarulhos disse que: 1-) o traçado atual dos dois projetos são os que trazem menos impacto; 2-) o corredor de transporte público hoje é a Rodovia Pres. Dutra, totalmente inadequada tanto do ponto de vista de segurança como de fluidez; 3-) espera que o futuro Corredor Guarulhos-Tucuruvi chegue até o aeroporto para integrar o município ao aeroporto; 4-) é necessário avançar na integração tarifária; 5-) é necessário uma nova parceria Estado-Prefeitura para discutir o uso do solo e os impactos no bairro Cecap. **Fábio Roberto de Moraes**, Secretário de Meio Ambiente de Guarulhos, disse que: 1-) qualquer empreendimento tem que ter um conceito de sustentabilidade e ele existe nesse projeto; 2-) é necessário verificar as questões das compensações porque o Parque Ecológico fica em Guarulhos mas a gestão não é de Guarulhos, e a compensação deveria ficar no município de Guarulhos. **Celina Bragança Cláudio**, representante do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA esclareceu os procedimentos e as fases que se seguem para um licenciamento ambiental. O **secretário-executivo** do Consema passou a palavra aos representantes



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

do empreendedor para as considerações finais. **Mário Fioratti** disse que o projeto seria enriquecido com as contribuições recebidas naquela audiência pública. **Fernando Kertzman** respondeu que: 1-) algumas perguntas não podem ser respondidas agora, mas vão ser respondidas na fase da Licença Prévia-LP e na fase de Licença de Instalação-LI; 2-) a iniciativa privada cumpre mais as obrigações ambientais que o próprio Poder Público porque se ela não cumprir é embargada; 3-) eles não conhecem o projeto do Geo Parque e talvez fosse o caso de ser incorporado ao empreendimento; 4-) as desapropriações no município de Guarulhos vão ser zero; 5-) as alças das rodovias Dutra e Ayrton Senna não tem nenhuma vegetação, então é possível fazer um projeto que privilegie as arbustivas; 6-) o planejamento urbano do Parque Cecap é função do poder público municipal que tem poder para legislar e que se o município sabe que será um polo gerador de tráfego, deve desenhar uma legislação para diminuir o impacto; 7-) em relação ao Parque Ecológico, a idéia do DAEE é implantar umas oito unidades de lazer que são pequenos núcleos de lazer, esporte e cultura em áreas degradadas, mas o poder de definir para onde deve ir o recurso é da Câmara de Compensação Ambiental, por isso que as prefeituras e o empreendedor devem que trabalhar em conjunto para que esse recurso venha para essa região. **Elton Soares de Oliveira**, representante das entidades ambientalistas cadastradas no Consema externou as seguintes dúvidas: 1-) o projeto do trem que ligaria Campinas ao Rio de Janeiro passando pelo Aeroporto de Guarulhos em relação a esse outro projeto como ficaria? 2-) em relação ao Corredor que faria praticamente o mesmo roteiro do Trem da Cantareira? Depois fez outras considerações: 1-) a abertura da Av. Jacu-Pêssego que vem por dentro da baixada de Cumbica e que possivelmente tem uma ligação pelos presídios, ligando com a parte do aeroporto na Hélio Smith, precisaria se pensar qual vai ser a destinação dela, porque se começar a ocupar as áreas que são próximas ao rio haverá problemas futuros de enchentes; 4-) Guarulhos tem 50 pontos de inundação aproximadamente, necessitando implantar 33 piscinões na região do aeroporto para mitigar o impacto; 5-) é necessário alterar essa política de retenção de vazão que o DAEE impõe para Guarulhos porque quem sofre com alagamentos por conta disso é a população local; 6-) articular esse projeto do trem, aeroporto e uma política de turismo para Guarulhos passa pela criação do Geo Parque porque os sítios arqueológicos no Bairro das Lavras são da maior importância; **Alberto Epifani**, conselheiro do Consema destacou que a população da região metropolitana de São Paulo faz quarenta milhões de viagens/dia, sendo, a grosso modo, 13 milhões de viagens a pé, 13 milhões de automóvel e 13 milhões de transporte coletivo, portanto 1/3 dos deslocamentos são a pé e o restante motorizado. Uma sociedade civilizada tenta transformar as viagens individuais em coletivas e a saída é investimento maciço em sistema de transporte não poluente e de qualidade com sustentabilidade econômica e esse projeto é sustentável economicamente, na medida que o empreendedor para fazer o Expresso Aeroporto tem que dar como contra-partida a infra-estrutura do Trem de Guarulhos, portanto ele é sustentável economicamente e socialmente porque inclui a população da segunda maior cidade do Estado de São Paulo a um sistema de transporte digno, estruturado, de alta capacidade, não poluente e sustentável urbanisticamente. Depois de o **Secretário-Executivo** informar que tudo o que foi dito havia sido registrado e constaria da ata dessa audiência, que será, posteriormente, encaminhada ao DAIA, para que leve em conta os subsídios no momento da elaboração do parecer técnico que será submetido ao Consema e que qualquer interessado tem ainda cinco dias úteis para encaminhar contribuições que queiram ver juntadas ao processo e após agradecer a presença de todos, declarou encerrados os trabalhos. Eu, **Alcides Edilio Valente**, funcionário da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.