



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

Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Plano de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo”, de responsabilidade da Prefeitura do Município de São Bernardo do Campo, realizada no dia 14 de abril de 2004.

Realizou-se, no dia 14 de abril de 2004, às 14h00, no Teatro Cacilda Becker, na Praça Samuel Sabatini, nº 50, Esplanada do Paço Municipal de São Bernardo do Campo, a Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Plano de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo”, de responsabilidade da Prefeitura de São Bernardo do Campo. Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Prof. José Goldemberg, saudava e dava boas-vindas a todos que haviam comparecido: às autoridades do Poder Executivo, aos representantes do Poder Legislativo, de órgãos públicos, de entidades civis e ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Plano de Transporte Urbano”, de responsabilidade da Prefeitura de São Bernardo do Campo. Declarou que tinha a missão de inicialmente compor a Mesa de Trabalhos, chamando para dela fazerem parte o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, o diretor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA, Engº Pedro Stech, e o representante do Consema, escolhido entre os presentes, conselheiro Carlos Bocuhy. 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 um projeto específico que seria apresentado, contribuições essas que seriam juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento analisassem e verificassem a possibilidade de incorporá-las ao projeto, o Secretário-Executivo expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01 para a condução de audiências públicas. Em seguida, após o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Pedro Stech, informar em que fase do processo de licenciamento ambiental o projeto se encontrava e de tecer comentários a respeito da importância da participação da comunidade nas audiências públicas, passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da equipe técnica responsável pelos estudos ambientais. Raul Fernando Ramos, representante da Enger Engenharia, antes de apresentar o projeto, ofereceu informações sobre a localização geográfica - segundo ele privilegiada - do Município de São Bernardo do Campo, na medida em que ela proporcionou a evolução de um sistema de transporte regional, formado pelas Vias Anchieta e Imigrantes, que se direcionava para a Baixada Santista, sistema esse complementado pelo Corredor de Tróleibus, que se iniciava no bairro do Brooklin, da cidade de São Paulo, passava por Diadema, São Bernardo, Santo André, Mauá e chegava à região leste da Capital, condição essa que, por um lado, cooperou com o desenvolvimento da cidade, e, por outro, contribuiu para que houvesse uma certa restrição ao movimento interterritório, e, em decorrência, para que houvesse desequilíbrios no que concernia ao uso e à ocupação do solo e aos fluxos de movimentação urbana, tanto de pessoas como de veículos e de cargas, e que esses fatores geraram a necessidade de se alterar essa estrutura com vistas a se ampliar, de modo genérico, as condições de acesso ao Município e, desse modo, facilitar a movimentação entre as partes do território do próprio Município, cujos campos de atuação se dividiam em dois, concernindo à estrutura locacional das atividades, e outro, especificamente, ao fluxo de cargas e de pessoas; que o Programa de Transporte Urbano buscava alcançar esses objetivos, e que ele era composto pelos planos de transporte coletivo, viário, de circulação, de sinalização e de um conjunto



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

de intervenções que se agregavam a cada um dos seus componentes principais, buscando sempre a eliminação de gargalos, a ampliação da movimentação, a garantia de continuidade dessa rede de suporte, o remanejamento do tráfego de passagem para as vias, a ampliação da segurança, o atendimento aos pedestres, ciclistas e deficientes, e que o conjunto dessas intervenções buscava um melhor equilíbrio no uso e ocupação de solo, visando uma melhor qualidade de vida para a população que mais fazia uso daquilo que lhe era oferecido pela indústria e pelo comércio e criando condições mais favoráveis para o desenvolvimento do Município, com a absorção de novas atividades e a criação de empregos; que os recursos para implantação desse projeto haviam sido orçados em torno de 254 milhões de dólares, praticamente 750 milhões de reais, a serem aplicados num período de cinco anos, entre 2004 e 2009. Depois de concluída essa apresentação com o detalhamento de cada uma das intervenções, fez uso da palavra Vera Pastorello, representando o Consórcio Planserv Umah, empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA, que ofereceu informações sobre as análises que constituíam esse estudo, dividindo-as em itens que correspondiam à concepção, à metodologia, ao plano ambiental básico, às conclusões e às recomendações, esclarecendo que, do ponto de vista da metodologia, os estudos que compunham o EIA comportaram diferentes níveis de análise, como, por exemplo, uma em dimensão macro, correspondendo à região metropolitana, uma vez que os impactos causados pelo sistema viário de São Bernardo do Campo se refletiam nos Municípios limieiros, por se tratar de uma região conurbada; outra, dos eixos determinados pelas obras no território do Município de São Bernardo, uma vez que os impactos a serem causados se refletiriam, principalmente, na transformação do uso e da ocupação do seu solo; uma análise linear, e, finalmente, uma outra que abordará o impacto micro, ou seja, que focalizará diretamente a área onde ocorrerão as repercussões das obras; que, com base nessa metodologia, realizou-se o diagnóstico dessas quatro áreas, com diferentes níveis de aprofundamento, o primeiro dizendo respeito à área de influência desse programa, composta pela região metropolitana, ou seja, por parcelas do território dos Municípios de Santo André, de São Caetano, de São Paulo e de Diadema, além de São Bernardo do Campo, dados que essas parcelas eram partes intrínsecas e indissociáveis do vetor sudoeste, cujas principais condicionantes eram: 1. o processo de conurbação com os Municípios limieiros, exigindo soluções conjuntas para o transporte; 2. a área de proteção de mananciais, com restrição à ocupação e à implantação do sistema viário; 3. os fundos de vale requisitados pelas macro-estruturas metropolitanas e também pelo sistema viário do Município de São Bernardo, com potencial de conflito pelo fato de neles encontrarem-se instaladas as estruturas de saneamento, cuja compatibilidade de projetos exigia negociações e acordos com os vários órgãos estaduais e nacionais; que foi necessário diagnosticar cada um dos doze eixos constituídos na cidade a partir das vinte e quatro intervenções a serem feitas, motivo por que esse enfoque ambiental era também urbano, o que tornava imprescindível que a análise abrangesse, na medida em que toda a estrutura dessa região se transformaria numa estrutura urbana e viária, quadrangular, pois só assim se criaria facilidade de acesso a todas as porções da cidade, e, conseqüentemente, uma maior equidade na distribuição do uso e da ocupação do solo e dos fluxos de transporte; que os eixos que compunham anéis eram constituídos por um grupo de intervenções, como aquelas que uniriam a Marginal do Ribeirão dos Couros com as avenidas próximas existentes, e aquela que ligará a Avenida 31 de Março com a Avenida Giovanni Breda, nas proximidades do Alvarenga; que, diagnosticadas as características dessas quatro áreas de intervenção, haviam sido identificados os impactos positivos e negativos a serem causados em escalas metropolitana e intermunicipal, identificando-se, entre os impactos positivos, a integração das malhas urbana e viária de todo o



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

ABCD, a ampliação do acesso intra-urbano e inter-Município, o que constituía uma resposta antecipada do Município de São Bernardo às diretrizes viárias e de macro-saneamento metropolitanas; e, entre os impactos negativos, também em âmbito metropolitano, haviam sido identificados os riscos de impasse das negociações a serem travadas entre os diversos órgãos de competência metropolitana, para cuja solução foi proposta a criação de programa de articulação institucional; os riscos da indução à ocupação e de aumento das cargas poluentes na Represa Billings, para cuja minimização foi proposta a implementação de um programa de fortalecimento institucional; e os riscos de interrupção temporária dos serviços metropolitanos, também com programa de articulação interinstitucional; que se identificaram também outros impactos positivos, entre os quais a ampliação e melhoria do acesso, um melhor aproveitamento da infra-estrutura existente, a equalização das vantagens urbanas, a racionalização do serviço de transporte coletivo, a geração de renda temporária, maior fluidez do tráfego, diminuição da produção de ruído e de poluição; que, entre os impactos negativos, se incluíam a fragmentação urbana, a transformação das vias secundárias em arteriais, a ampliação dos riscos de acidente, as desapropriações, os transtornos causados pelas obras e os riscos de instabilidade e de assoreamento; que todas as medidas a serem adotadas foram agrupadas em um plano básico ambiental, que comportava quatro ações e onze programas, entre as quais se incluíam aquelas ações de adequação ambiental dos projetos, de articulação institucional, de gestão e supervisão ambiental das obras, e, entre os programas, o de reurbanização, paisagismo, recomposição e adequação urbanística, de comunicação social, de proteção do patrimônio arqueológico, de recuperação do passivo ambiental, o plano diretor de transporte de produtos perigosos, o programa de indenização e reassentamento da população afetada, de indenização e apoio às atividades afetadas, e que todos esses programas se voltavam para uma atuação específica nas áreas de mananciais; que o prognóstico das condições ambientais demonstrou que, sem o PTU, a situação se tornaria mais grave, e que os estudos ambientais haviam concluído pela viabilidade ambiental do PTU. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Roque Araújo Neto, representante da Sociedade Amigos do Bairro Jardim Marco Pólo, comentou que, como morador e trabalhador de São Bernardo há mais de duas décadas, estará muito satisfeito com a implementação do Sistema de Transportes Públicos de São Bernardo do Campo, pelos diferentes benefícios que ela trará para a região, para as empresas, para os trabalhadores e, conseqüentemente, para suas famílias, além do bom uso dos impostos pagos pelos mesmos. Francisco Pereira da Mata, representante da Sociedade Amigos do Bairro Jardim Boa Vista, comentou e indagou sobre o começo da construção do Trevo do Riacho Grande, planejado para março, declarando, em seguida, que aprovava o Programa do Sistema de Transportes Públicos de São Bernardo, e que, embora tivesse o propósito de questionar um dos aspectos envolvidos com a área de mananciais da região, não tivera tempo de formular tal questionamento, motivo por que se limitaria, portanto, a protestar contra o tratamento dispensado aos moradores dessa área, que eram tratados como ratazanas. José Gonçalves da Silva, representante da entidade Jardim Ipanema, criticou a formatação da audiência pública, principalmente quanto à distribuição do tempo, pois não permitia que os participantes manifestassem suas preocupações e a população obtivesse as informações necessárias para apreciar as ações ocorridas no Município, e criticou também o horário em que era realizada, o que levava a que um projeto de grande envergadura não contasse com os subsídios da comunidade e da região, sugerindo que uma outra audiência pública sobre esse empreendimento fosse realizada em outro horário, até mesmo por se tratar de um projeto complexo que merecia maior aprofundamento, e que fosse criada uma comissão para acompanhar sua implementação; comentou



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

que alguns estudos estavam incompletos e seus dados precisavam ser mais bem esclarecidos, e que se mostrassem as conseqüências causadas pela ocupação, por esse projeto, das áreas de mananciais Raimundo Barbosa de Souza, representante titular dos usuários de água no Sub-Comitê Billings-Tamanduateí e da entidade União das Vilas da Região de Alvarenga, comentou que, embora a implementação do projeto fosse importante para aumentar a fluidez do tráfego, a população se preocupava com sua implantação, uma vez que parte do tráfego atravessaria áreas de proteção de mananciais, e que reforçava as propostas do companheiro que o havia antecedido de que se criasse uma comissão para acompanhar a implementação do projeto, de que fossem oferecidas à população informações sobre a criação de novos empregos e acerca das conseqüências causadas pela ocupação das áreas de proteção dos mananciais. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Luciano Herbert Nunes, Diretor de Planejamento Estratégico da Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo, teceu comentários sobre a importância do Programa de Transportes Urbanos para o Município de São Bernardo do Campo, ofereceu dados sobre o último censo, os quais mostravam, entre outras coisas, que a população de São Bernardo do Campo, em 23 anos, havia crescido 75%, que, no período de 1980 a 2002, sua frota de veículos particulares aumentou em torno de 225% e a frota de transporte coletivo em 102%, mas que o Município não havia, nesses últimos anos, investido proporcionalmente na criação de novas vias, existindo longos percursos de transposição com grandes gargalos de congestionamento, principalmente nos cruzamentos; em seguida, teceu comentários sobre alguns aspectos e problemas relacionados com a implantação desse programa, entre os quais: sua importância, uma vez que permitirá a integração da malha viária, com atenção voltada, principalmente, para os pólos geradores de tráfego – com criação de rotas para o transporte coletivo e para o transporte de cargas perigosas; a geração de emprego, de receita e de renda; a reordenação do desenvolvimento; a melhoria da qualidade de vida; os resultados obtidos com a implementação do “Programa Lixo e Cidadania” – que, elaborado pelo IPT, implementou 210 ecopontos e 49 bairros ecológicos e beneficiou 117 mil habitantes - e dos programas “Reserva da Biosfera”, “Educação Ambiental Popular” e “Estrada do Parque dos Alvarengas”; as operações integradas de controle, fiscalização e reparação dos danos ambientais - elencando os órgãos responsáveis pela gestão desses serviços; o “Projeto de Transportes Urbanos”, protocolado no Banco Mundial; a importância, para o Município, da recém-criação do Parque da Cidade e de mais quatro parques municipais; e, ao concluir, agradeceu, em nome do Prefeito William Dib e do secretário da UCP, Eurico Leite, e dos demais secretariado, a presença e a participação de todos. Passou-se à etapa das réplicas. O representante do empreendedor, Raul Fernandes Ramos, esclareceu que o trevo do Riacho Grande não fazia parte desse plano, embora estivesse em andamento uma negociação entre a Administração Municipal, a Ecovias e a Artesp, com vistas à reformulação daquele trevo. Vera Pastorello, representante da equipe responsável pela elaboração do EIA/RIMA, esclareceu que os estudos ambientais eram orientados por três preocupações básicas: 1º - as áreas de proteção dos mananciais; 2º - a integração viária-urbana metropolitana, de modo a permitir à população a circulação e o acesso a serviços e emprego etc. 3º - os aspectos da impermeabilização; teceu comentários sobre as ações realizadas nas unidades de conservação, o fortalecimento pelo qual vinha passando a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e as medidas de fiscalização adotadas por ela e que visavam um maior controle da ocupação do solo, a ocupação da APM e acerca da possibilidade de serem estabelecidas parcerias com as organizações não-governamentais visando uma fiscalização mais efetiva. Carlos Bocuhy, representante, no Consema, do Coletivo das Entidades Ambientalistas, depois de comentar a preocupação das entidades com uma



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

possível indução à ocupação das áreas de mananciais, observou que essa obra do setor de transportes não poderia ser concebida fora de uma política pública de sustentabilidade para a região, e que, apesar de reconhecer a necessidade de se promover melhorias de acesso e a eficiência dos transportes, não se deveria deixar de ter um especial cuidado com a proteção dos mananciais, com os impactos de vizinhança decorrentes dessa obra viária, com a construção de uma alça de acesso à Rodovia dos Imigrantes e com um possível fomento à ocupação irregular na área do Braço do Alvarenga, região esta que já se encontrava bastante impactada em virtude da presença de um lixão, reiterando, ao concluir, a necessidade de se criar o Conselho Municipal de Meio Ambiente de São Bernardo do Campo. O Secretário-Executivo, Germano Seara Filho, informou que, em relação ao horário das audiências, se estava procurando realiza-las no período da tarde, pois, no ano anterior, muitas audiências se estenderam até um horário em que ficava inviável o retorno dos participantes para as suas casas, o que dera motivo, inclusive, a intervenções judiciais que impediram a realização das audiências no período noturno, e que, por esses motivos e seguindo o exemplo de outras instituições, como o Ministério Público e o Ibama, o Consema optou pela realização das reuniões no período da tarde. E, após declarar que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas, e que, se alguém ainda pretendesse oferecer qualquer contribuição, teria o prazo de cinco (5) dias úteis, a partir da data dessa audiência, para fazê-lo, ou enviado-a pelos Correios ou protocolando-a diretamente na Secretaria Executiva do Consema, declarou encerrados os trabalhos. Eu Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, diretora da Divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.

PS-DPCB-MSV