



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

Ata da audiência pública do EIA/RIMA do empreendimento do “Trecho Leste do Rodoanel Mário Covas”, de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S/A, realizada na cidade de Mauá, em 02 de junho de 2009.

Realizou-se, no dia 02 de junho de 2009, no Teatro Municipal de Mauá, na Rua Gabriel Marques, s/n., Vila Noêmia, Mauá-SP, a audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente–EIA/RIMA do empreendimento “**Trecho Leste do Rodoanel Mário Covas**”, de responsabilidade da **Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S/A**. Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do Consema, **Germano Seara Filho**, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Francisco Graziano Neto, saudava e dava boas vindas aos representantes do Poder Executivo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores José Afonso Pereira, Secretário de Meio Ambiente do Município de Mauá, Hélcio Antônio da Silva, Secretário de Obras Públicas do Município de Mauá, Renato Moreira, Secretário de Mobilidade Urbana do Município de Mauá, e Marcos Batista Gaia, Secretário de Serviços Urbanos do Município de Mauá –, do Poder Legislativo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Vereadores do Município de Mauá, Rômulo Fernandes e Rogério Santana, e do Excelentíssimo Senhor Deputado Donizete Braga –, dos órgãos públicos – na pessoa do Ilustríssimo Tenente Cordeiro da Polícia Militar Ambiental – 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 Ambiental–EIA/RIMA do empreendimento “**Trecho Leste do Rodoanel Mário Covas**”, de responsabilidade da **Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S/A** (Proc. SMA 6563/2009) 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 estas 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** esclareceu que seu papel nas audiências públicas era completamente isento, e sua função era tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra e garantir que aqueles que têm alguma coisa a dizer sobre o empreendimento possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Em seguida, expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01 para a condução das audiências públicas. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA. **Paulo Vieira de Souza**, representante da **Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S/A**., apresentaram o histórico da empresa e o projeto, e **Ana Maria Iversson**, representante da empresa da Consórcio JGP-Primer, apresentaram os estudos ambientais, dando ênfase aos principais impactos e as medidas a serem utilizadas para compensá-los. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. **Carlos Bocuhy**, um dos representantes, inicialmente sugeriu ao empreendedor que realizasse um pequeno benefício, cujo custo era baixíssimo, qual seja transmitir as sete audiências públicas sobre o EIA/RIMA do Trecho Leste do Rodoanel pela internet, para que as pessoas que, eventualmente, não têm condições de a elas comparecer possam assisti-la através de computadores, estratégia esta que vem sendo adotada com as reuniões do Conselho Nacional do Meio Ambiente-Conama, que tem amplitude nacional, e com as plenárias do Conselho Estadual do Meio Ambiente-Consema, cujas gravações permanecem no sítio eletrônico do Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental-Proam, entidade por ele, conselheiro, presidida. Declarou, ainda, que esta é uma forma de democratizar a



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

informação, deixando esses debates ao alcance de todos e, desse modo, conferindo transparência aos debates sobre importantes questões ambientais, e que, para isso, o empreendedor bastaria criar um “link” na página do Consema constante do endereço eletrônico da SMA. Acrescentou que esse seria uma forma interessante de se comemorar os vinte anos de democracia ambiental no país – que se iniciou com a vigência da Constituição de 1988, precisamente com a instituição do Conama, e cujo primeiro passo foi a criação do Programa de Controle da Poluição Atmosférica-Pronar, o qual foi sucedido pelo exercício da cidadania que tem lugar nas audiências com a participação de entidades e insatituições não-governamentais da sociedade civil, passos esses que sedimentam a democracia. Em seguida teceu os seguintes comentários: 1) que a política de transportes implementada pelo Governo do Estado de São Paulo com a construção do Rodoanel não caminha com a mesma velocidade com que se desenvolve o processo de implementação da Política Nacional de Controle de Poluição Atmosférica, que mata, na cidade de São Paulo, oito pessoas por dia e representava um custo de quatorze reais por segundo, um bilhão de reais por ano, dados estes compilados pela Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo; 2) que essas duas políticas, a do controle da poluição e a da mobilidade urbana para a qual se volta essa obra, favorecendo esta última o acesso a todas as áreas da cidade e uma interligação com as rodovias e contribuindo para uma melhor circulação das mercadorias, não se desenvolvem com a mesma velocidade, pois, como se vê recentemente, não se consegue implementar uma decisão como a S-50, que diz respeito à retirada do enxofre do diesel, obrigando o Ministério Público do Estado de São Paulo a entrar com uma ação; 3) que, portanto, a velocidade conferida à implementação da política de mobilidade urbana, que incentiva o uso de automóveis e de caminhões, é diversa daquela impressa à política de proteção da saúde pública, que anda a passos muito, muito, lentos, embora ambas digam respeito à matriz de transporte rodoviária, que é a grande vilã, a grande poluidora, 4) que outro aspecto curioso é o fato de a política de inspeção veicular se dirigir apenas aos veículos novos, embora essa aferição devesse ter sido feita pelo próprio fabricante, que é responsável pela vida útil do veículo; 5) que a importância da implantação de uma política pública que visa à proteção da saúde humana se respalda no fato de que na RMSP oito pessoas morrem em dias de alta poluição atmosférica e trezentas por ano causados por acidentes de trânsito, tendo ambas, como causa última, a matriz de transporte rodoviária, para o que contribui o contraponto os dois tempos observados na implementação de ambas; 6) que, com relação, ainda, a esse modelo de desenvolvimento e a essas interfaces de diferentes políticas, o Chile há dez anos implementou uma política de controle de poluição atmosférica, que conta com cento e quatro medidas diferentes, não se limitando à inspeção veicular e a outras relacionadas com o uso do combustível; 7) que, na China, Alemanha e Estados Unidos, o governo incentiva a retirada dos veículos velhos das ruas, enquanto no Brasil essa retirada é trabalhada de forma incipiente; 8) que construções como o Rodoanel são vistas dissociadas da política maior do Estado; 9) que o Consema, por força de lei, deixou de ser um Conselho que apenas aprecia Estudo de Impacto Ambiental e que é importante que comece a debruçar-se com muita clareza sobre as questões mais vitais de proteção à saúde da população, para que não se continue promovendo infraestruturas sem as reais garantias que a sociedade necessita; 10) que, com relação ao Estudo de Impacto Ambiental parcialmente apresentado, o movimento ambientalista, através do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, acompanhará as audiências públicas para formar seu juízo de valor com relação à expectativa levantada pela comunidade local; 11) que, do ponto de vista conceitual, temos uma posição formada e isso vem há mais de década, desde a época da construção do Trecho Oeste, 1996/97, quando discutia a matriz energética dos transportes sustentada sobre as quatro rodas, a qual



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

não atende às necessidades de uma RMSP, devendo, pois, ser associada a outros modais que, se apoiando em uma matriz de transporte mais limpa, façam frente à demanda de mobilidade da RMSP; 12) que não há apoio político-incondicional do movimento ambientalista para que esse tipo de proposta prospere, em virtude do que entende como sustentação, e isso tem de vir no bojo de uma série de políticas complementares que atenderiam esse processo de mobilidade; 13) que os Coletivo de Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema tem esse tempo regulamentar para fazer uso da palavra e o cederá a representantes das comunidades locais, principalmente para que a percepção daquelas mais atingidas reverbere durante as audiências públicas que serão realizadas até o final do próximo mês de julho; 14) que, por último, com essas colocações, apelava aos presentes para que reflitam sobre essa perspectiva de que a proposta de transportes não se desvincule de uma política de controle de poluição e de mitigação dessa mesma política. **Carlos de Jesus Campos**, depois de declarar que representava o Movimento em Defesa da Vida-MDV e que utilizaria parte do tempo destinado ao Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou: 1) que o diálogo com os representantes dos empreendedores era muito difícil, extremamente árduo, e esperava fosse esse trecho a última obra desse porte e natureza, a qual revela que no Brasil se ia na contramão de tudo o que era necessário fazer para se salvar o Planeta; 2) que possuía alguns recortes de jornais e revistas dos últimos quinze anos que já alertavam para a situação de falta de mobilidade, como mostram manchetes de jornais, entre outros a “Folha de São Paulo”, que afirmava que o trânsito de São Paulo é lento como o bonde de 1901, que os congestionamentos alcançaram 140 quilômetros (atualmente alcançam 290), e que, desde sempre, a metrópole mundial de São Paulo não possui transporte coletivo à sua altura; 3) que se aprovavam obras que pioravam o trânsito, que os caminhões seriam a minoria que trafegaria nesse trecho do Rodoanel, o qual, como os demais, será tomado por automóveis, e que incentivos às montadoras chegam a 2 bilhões de reais; 4) que o trânsito já matou mais de 600 mil pessoas em trinta e sete anos e deixou 200 mil feridos.; 5) que o país inteiro abandonou o melhor sistema de transporte, o mais seguro, o menos poluente, se matando em cima de pneus, o que, com certeza, se deve ao fato de que, a cada dez minutos de propaganda, seis são destinados à venda de automóveis; 5) que os acidentes custam 10 bilhões ao país por ano e, destes, 6 bilhões são destinados ao SUS, para atender às vítimas do trânsito; 6) que os países de Primeiro Mundo mandam as montadoras para os países do Terceiro Mundo, ao mesmo tempo que inauguram o metrô mais rápido e seguro do mundo, como é o caso de Paris; 7) que, em contrapartida, em São Paulo nos últimos quinze anos foram construídos apenas 700 metros de metrô, ao mesmo tempo que foram construídas importantes obras rodoviárias como o Túnel Ayrton Senna, a Avenida Água Espraiada e a Ponte Água Espraiada, o que não significa que essas obras não deveriam ser feitas; 8) que o sistema de trens de passageiros agoniza na região de São Vicente e no Brasil inteiro; 9) que o carro é candidato a inimigo público número um da população, e que pretendia adquirir um carro, mas para deixá-lo em uma estação de metrô e rodar a cidade toda de trem, metrô e nos corredores de ônibus; 10) que o Planeta está entrando em outra era, na era do “já era”, na era do “não te falei, não te avisei?”; 11) que perguntava se o Rodoanel resolveria o gargalo no Largo de São Mateus; 12) que o Prefeito do Município de São Paulo anunciou seu plano de metas do qual consta o prolongamento da Avenida Águas Espraiadas, com um custo da ordem de 2 bilhões de reais, quantia esta que daria para construir aproximadamente 5 quilômetros de metrô. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. **José Jaime Zacarelli Salgueiro**, vinculado ao CIESP de São Paulo, comentou: 1) que a região a cidade de Mauá recebe com muita honra o Trecho Leste do Rodoanel, pois é importante que esse prolongamento seja feito, pois, para ser mais preciso,



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

esse trecho já deveria ter sido construído; 2) que o transporte público é necessário para a região, pois foi ele, precisamente o trem vindo de São Paulo, a antiga Santos-Jundiaí, que contribuiu para o seu desenvolvimento e para a pujança que hoje o ABC possui; 3) que alguns segmentos dessa região estão otimistas com o impulso que foi dado nesses últimos anos, nos três últimos anos mais precisamente, com a implantação do Trecho Sul; 4) que os empresários da região, os moradores da cidade, da região do Sertãozinho, têm não só presenciado, como também acompanhado a implantação dessa obra, testemunhando o afinho e o trabalho de altíssimo nível que vem sendo realizado, dispensando-se todo o cuidado com a madeira, com o estorvo e com o concreto; 5) que, para a região, ou seja, para as cidades de Santo André e de Mauá, essa obra é importantíssima, porque essas cidades não possuem saídas – estradas ou rodovias –, e é necessário que os caminhões possam passar por elas, bordejá-las, principalmente em virtude da presença da petroquímica, da refinaria, do pesado complexo nela existente; 6) que os veículos que transportam esse material, inclusive material perigoso, são obrigados a passar por dentro das cidades, que possuem lombadas, e passam derrubando tudo, com biminhão, treminhão, o que tem causado enorme problemas e incômodos para toda a população; 7) que esse trecho trará grande incentivo para a região, pois gerará empregos, uma vez que grandes e importantes empresas aí se instalarão; 8) que, como será criado um intervalo entre a Marginal do Tamanduateí até a Avenida Juscelino Kubitschek, que solicitava fosse ele preenchido, porque se precisava muito dessa obra. **Mauri Zacareli**, representante do CIESP-Mauá, depois de chamar atenção para a importância desse trecho do Rodoanel para a região, porque, sem dúvida, trata-se de uma obra muito boa, que vem sendo executada com as melhores condições técnicas e que gerará muitos benefícios, comentou que já participou de reuniões com representantes da Dersa e formalizou a demanda da população de que seja construída uma obra ligando a Avenida do Estado ao Viaduto Juscelino Kubitschek, porque, além de se tratar de uma região importantíssima, o fluxo de veículo é caótico e ficará pior ainda ao receber 300% a mais de veículos a partir da inauguração do Trecho Sul do Rodoanel, e que, por essas razões, solicitava fosse considerada a alternativa que se propôs, ou seja, que a Dersa e o Governo do Estado considerem a proposta feita pelo CIESP e pelos sete municípios interessados através do consórcio. **Jerônimo Barreto da Silva**, representante da Associação de Moradores Nossa Senhora Aparecida-Jardim São Francisco, São Mateus-SP, comentou que há um ano e quatro meses realizou-se uma audiência e nada do que a Dersa havia prometido foi cumprido, e que estavam presentes nessa audiência muitos moradores que querem seu lar e que ninguém era contrário a essa obra, ninguém queria a violência, mas enquanto liderança, em defesa das famílias solicitava fossem atendidas as reivindicações da população que foi expropriados. **José Canquideo Souza Lima**, representante do Sindicato dos Aposentados de Ribeirão Pires, comentou que, sem dúvida, a obra era prioritária, se tinha clareza disso, mas achava importante fossem oferecidas informações definitivas sobre as alternativas de traçado, porque a população atingida não havia sido suficientemente informada, embora se houvesse dito que o traçado já fora definitivamente definido, e uma das alternativas, que atendia a uma reivindicação antiga da população de Ribeirão Pires, não foi escolhida em virtude dos interesses econômicos. Argumentou, ainda, que, quando se falava de rodovia classe zero, se falava de rodovia fechada, à qual a população das cidades margeadas não tinha acesso, diferentemente do que aconteceu com o Trecho Oeste, que passa por uma região densamente ocupada. Comentou também que, quando se falava do Rodoanel, não se deveria concebê-lo apenas como transporte de carga ou estratégia para o desenvolvimento do segmento industrial, mas fazer com que atendessem outras diretrizes, entre as quais a preservação dos mananciais, impedindo que seu traçado intervisse em áreas consolidadas, mas que infelizmente, o



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

trecho que estava sendo discutido não atendia esta diretriz, pois passava a 12 quilômetros do Ribeirão Pires. Comentou ainda que 100% do território desse Município se inseriam em área de proteção ambiental, cuja preservação envolvia uma série de restrições no que concernia ao uso e à ocupação do solo, pois não é permitida a implantação de indústria nem a construção de alguns tipos de casa, e que, mesmo assim, o traçado desse trecho do Rodoanel passará a apenas 12 quilômetros do município. Questionou como e onde seriam aplicados os recursos oriundos da compensação ambiental, o que merecia uma atenção especial, pois cerca de 38 milhões de reais oriundos da compensação pela construção do Trecho Sul não teve uma destinação correta, pois foram utilizados para asfaltar o Bairro Ouro Fino, motivo por que lembrava o compromisso do empreendedor, tal como declarara no EIA-RIMA, de acompanhar a aplicação das compensações ambientais. **Cristiane Monteiro**, representante do Movimento em Defesa da Dignidade, depois de criticar a atitude da Dersa por não ouvir as pessoas, promovendo apenas pequenas reuniões aqui e ali, comentou: 1) que os benefícios dessa obra é o seu superfaturamento, como mostram os jornais quando informaram que o Relatório do Tribunal de Contas apontou para um prejuízo da ordem de 184 milhões de reais; 2) que só com o prolongamento da Jacu-Pêssego foram desapropriadas 1 mil 879 famílias; 3) que a informação oferecida pela advogada da Dersa é que “as famílias têm o direito de procurar seus direitos, que elas devem procurar seus direitos”, o que é difícil para pessoas humildes, pessoas que não sabem exatamente quais são os seus direitos, e aceitam os valores indenizatórios irrisórios oferecidos por essa empresa, porque têm medo de não pegar esse dinheiro e não ter qualquer recurso quando a Prefeitura demolir suas casas; 4) que chamava atenção da população de Mauá para a importância, do ponto de vista do empreendedor, da participação da população nas audiências, porque as assinaturas no livro de registro eram indispensáveis para a aprovação do empreendimento, mas que, depois de aprovado, os nomes não são nada mais que um número; 5) que as pessoas têm o direito de serem ouvidas, e a única informação que recebem é que “tudo está em estudo na carta de crédito” ou “tudo só depende de um ‘ok’ do Banco Central”; 5) que, mesmo sem esse “ok”, o consórcio continua trabalhando, coagindo os moradores, que, muitas vezes, vão a campo comprar novas casas em áreas irregulares; 6) que perguntava quando a Dersa deixará de olhar as pessoas como número e a impedir, com a desculpa de que o “eslaide ficará feio”, de que suas casas não sejam fotografadas, e é claro que não querem que apareça uma laje desabando em cima de um rapaz que acabou de chegar do Nordeste e foi encaminhado para o Hospital Santa Marcelina; 7) que, mais uma vez, protestava contra a Dersa para que deixasse de olhar as pessoas como número, e que, independentemente dos benefícios da obra, as pessoas têm de ser olhadas como pessoas; 8) e que, por último, alertava para se ter cuidado com essas audiências públicas. **Lucélio de Moraes**, vinculado à Associação das Indústrias do Pólo Petroquímico do ABC – Apolo, comentou: 1) que essa diversidade de opiniões é própria de toda audiência pública, e é isso que torna caloroso o debate; 2) que, como porta-voz do pólo petroquímico de Mauá, isto é, das indústrias Quattor, Oxiteno, Cabot, Oxicap e Vitopel, era favorável à implantação desse trecho do Rodoanel; 3) que, sem dúvida, o funcionamento desse trecho facilitará o escoamento da produção, contribuirá para o aumento da exportação e, conseqüentemente, para a criação de empregos, para a geração de divisas para todos os Municípios do ABC, e contribuirá, também, para que os motoristas que vão e vêm da Baixada Santista usufruam de maior segurança; 4) que o funcionamento desse trecho facilitará a vida dos trabalhadores e dos fornecedores de matéria-prima do pólo industrial de Mauá que vivem em outros Municípios, o que faz com que cerca de 10 mil caminhões se dirijam às indústrias do pólo ; 5) e que, por tudo isso, a implantação desse trecho do Rodoanel e sua interligação com a Baixada Santista criarão condições



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

favoráveis para o desenvolvimento dessa região. **Lúcio Antonio Madureira**, Vice-Presidente da Associação Ecológica de Mauá e Cidades Circunvizinhas, comentou: 1) que seria um dos desapropriados pelo Trecho Leste do Rodoanel, que passaria sobre sua propriedade, cuja área construída media 2 mil e 470 metros, dos quais 1 mil e 500 eram gramados, com 80 árvores, entre as quais ibipirunas que mediam 12 metros de altura; 2) que enviou, no dia 19 de março de 2003, um ofício à Dersa solicitando informações sobre essa obra, e esse órgão lhe respondeu, em 25 de agosto, que “oportunamente encaminharia o material solicitado, para conhecimento e avaliação da associação que representava”, e, até agora, esse órgão nada enviou, e era essa a maneira como os funcionários desse órgão agiam; 3) que, no ano passado, entregou cópia da solicitação que fez e da resposta que recebeu a um funcionário desse órgão que esteve no bairro e, até agora, nenhuma informação foi encaminhada; 4) que morava na região há quase vinte e oito anos e nela existiam morcego, garça, jacu, tucano, tatu, esquilo, macaco de vários tipos, pato-do-brejo, lagarto, gambá, frango-d’água, saracura, paturi, papagaio, maritaca, joão-de-barro, bem-te-vi, sabiá-laranjeira e vários passarinhos; 5) que não há como negar a importância do Rodoanel, mas, igualmente era inegável que ele produzirá impactos significativos em nome do progresso. **Sandro Nicodemo**, representante à Rede Ambientalista do ABC, do Instituto Biosfera e do Coletivo Jovem de Meio Ambiente do ABC, depois de declarar que o som das cidades, atualmente, era o barulho dos carros, comentou: 1) que o *outdoor* que se vê espalhado pela cidade e que afirma que o Rodoanel significa sustentação ambiental banalizava a idéia de “sustentabilidade”, cara e importante para o meio acadêmico; 2) que, para que não nos iludamos com as promessas das coisas lindas prometidas pela Dersa, as pessoas deveriam ficar atentas e ver o que aconteceu com os trechos oeste e sul, se realmente esse órgão cumpriu o que havia prometido; 3) que uma matéria publicada na “Revista do Consórcio”, entidade que respeitava muito, até parceira em alguns projetos, fazia menção a fatos questionáveis, ao afirmar que, “mesmo em meio a desapropriações, processos ambientais longos e dificuldades na mediação de seus impactos econômicos, é consenso entre autoridades, empresários e, até mesmo, população, de que o Trecho Sul do Rodoanel Mário Covas é um caminho importante para o desenvolvimento econômico do Grande ABC, pois não tinha conhecimento sobre a forma como a população manifestou esse consenso; 4) que sugeria que se assistisse ao filme a “The Corporation - As Grandes Corporações”, que mostra que, realmente, essas grandes empresas são psicopatas sociais. **Lucas Barbosa**, representante da Associação de Moradores do Parque Aliança de Ribeirão Pires, comentou: 1) que era morador de Ribeirão Pires, mas adorava a cidade de Mauá e Ribeirão Pires, e que, logo que chegou a esta última cidade, teve conhecimento de que em seu território não poderiam ser construídas favelas nem desmembradas as áreas por se tratar de áreas de proteção dos mananciais, e que, portanto, produziam água e possuíam brejos e uma grande biodiversidade; 2) que há pouco começou a ouvir falar nesse tal de Rodoanel, que devastará a cidade e que, portanto, não se trata de uma obra viável, a não ser que dê uma volta pelo Braço do Rio Grande; 3) que, como cidadão, como membro da sociedade civil, como morador da cidade, defenderá a proteção, defenderá a cidade maravilhosa de Mauá, pois dizem que receberá, com a implantação dessa via cerca 4 mil carros, e que ninguém depois pagará os danos que serão causados na saúde do idoso e da criança; 4) que, mesmo criando a maior pressão social, a Dersa não vem a Ribeirão Pires conversar com a população, embora tenha sido convidada; 5) que a população é muito preocupada com a sua saúde, é claro que são necessários empregos, mas são importantes também os aspectos sociais e aqueles relacionados com a saúde, e que esta última já se encontra ameaçada pela presença do pólo petroquímico instalado em Mauá, porque já há suspeita da ocorrência do Mal de Hashimoto



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

e de tireoidite. **Lourivaldo de Araújo Figueiredo**, representante da Agenda 21 de Mauá, declarou que dar seu depoimento nessa audiência era uma necessidade imperativa, pois, além de ser vizinho do Bairro do Oratório e de acompanhar de perto o desespero dos moradores, eles lhe haviam solicitado para que defendesse seus interesses nessa audiência e, até mesmo, na Justiça. Declarou que temia o Rodoanel, porque pressentia que aconteceria com ele o mesmo que aconteceu com o Minhocão, que foi anunciado inicialmente como uma maravilha e, atualmente, existem propostas de demoli-lo. Declarou que outro exemplo fora a despoluição do Rio Tietê, pois enfaticamente se anunciou que esse rio novamente se tornaria navegável, e já se passaram cerca de quinze anos, desde que essa promessa foi anunciada, e isso até hoje não aconteceu. Declarou, ainda, que o desenvolvimento prometido é o mesmo que já existe no país e que está atrelado à concentração de renda, ou seja, que evidentemente será gerado emprego, mas, também, submoradias, e se perguntava por quanto tempo haverá terreno disponível para implantá-las, ou, em outras palavras, para implantar os barracos do futuro. **Roberto Teriassi**, representante da Associação Comercial de Embu, depois de declarar ter exercido a função de Vice-Prefeito da cidade de Embu das Artes, no período de 2000 a 2008, e que era conselheiro, há mais de quinze anos, da Associação Comercial, Industrial e Serviços do Embu, comentou: 1) que, como morador dessa cidade, oferecia o testemunho de que todos ganhariam com essa obra, pois muitos de seus moradores que trabalham em Pinheiros levavam exatamente uma hora e meia para se deslocar até seus locais de trabalho, e, com a construção do Rodoanel e a conseqüente saída dos caminhões da Avenida Francisco Morato e de outras artérias principais que ficam nesse trajeto, eles gastam, atualmente, menos tempo nesse deslocamento, permanecendo, no mínimo, meia hora a mais em suas casas, com suas famílias; 2) que outro ganho importante foi a criação de postos de trabalho, pois, só com a vinda da Perdigão, foram gerados milhares de empregos; 3) que essa era uma grande obra graças ao esforço despendido pelo Governador José Serra. **José Soares da Silva**, representante da entidade Reviva Cidade de Mauá, comentou: 1) que a linguagem de que a Dersa se utiliza não é compreendida pela população; 2) que a convocação e a realização dessa audiência não obedeceu às determinações legais, pois não teve a divulgação necessária, uma vez que não foi noticiada pelos jornais nem foram afixadas na cidade faixas convidando a população para participar desse evento; 3) que considerava desrespeitosa a revista elaborada pelo cartunista Maurício de Souza, por induzir as crianças a aceitarem o que elas não conhecem, sendo, portanto, desrespeitadas como sujeito de direito, segundo a Constituição Federal e o Estatuto da Criança e do Adolescente além de comprometer os professores, que aceitam essa situação por medo de perder seus empregos; 4) e que solicitava ao Secretário-Executivo do Consema, que coordenava os trabalhos, que fosse cedido ao Senhor Hamilton parte do tempo a que tinha direito e do qual não se utilizou. **Senhor Hamilton**, depois de declarar que não chegou a tempo nessa audiência porque estava participando de uma reintegração de posse no Jardim Iguatemi, comentou: 1) que concordava com a manifestação feita anteriormente de que a participação da população nas audiências não poderia se restringir à legitimação desse evento ao apor suas assinaturas no livro de registro; 2) que estava chateado com a direção da Dersa que, em uma audiência realizada em Aricanduva, no dia 18 de março último, declarou que a Dersa não jogava ninguém na rua, não deixava ninguém sem as suas casas, e que, embora reconhecesse sua seriedade, essa empresa estava fugindo do eixo, porque a polícia e os oficiais de Justiça chegaram nesse bairro, nas casas cadastradas que estavam com o selo da empresa, e avisaram que estavam cumprindo ordens e “meteram o cacete”, “meteram o porrete”, e que a população tentou reagir, e houve um desgaste muito grande, e cento e oitenta famílias estão morando na rua; 3) que houve a tentativa de derrubar



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

até mesmo uma área pública, alegando que havia ordem judicial para isso, mas a população impediu que isso acontecesse; 4) que recebeu informações de que a Guarda Metropolitana também estava batendo nos moradores, com a legitimidade que lhe foi conferida por um decreto recém-editado pelo Prefeito Gilberto Kassab, ao qual foi dado o nome de ordem interna. **José Carlos Cabral**, representante da Associação Jardim Canadá, comentou: 1) que a compensação razoável pelos impactos que essa obra causará seria a construção de um hospital regional que servisse à população dos Municípios de Ribeirão, Mauá, Rio Grande da Serra e Suzano, porque a população dessas cidades não recebem atendimento médico, tendo de deslocar-se para Diadema e, até mesmo, para São Paulo. **Daniel Turi**, representante do Instituto Biosfera, comentou: 1) que os empreendedores tinham de entender que as vidas das pessoas estão em jogo e, com certeza, eles devem ter, no mínimo, a condição de se colocar no lugar dessas pessoas; 2) que perguntava ao Governo do Estado de São Paulo por que tanta pressa em descer o trator sobre as casas, sobre as matas e, até mesmo, sobre o processo do licenciamento ambiental; 2) que o Rodoanel vem sendo anunciado pelo candidato a Presidente do Brasil, o Governador José Serra, como a maior obra em execução na América Latina, como vem anunciando o candidato a presidente do Brasil, José Serra, e esta é a razão de tanta pressa; 3) que perguntava como essa obra poderia ser tão importante se ela causará tantos impactos ao meio ambiente, se ela causará tantos impactos às vidas das famílias, das comunidades dos Municípios por onde passará, embora não tenha como objetivo o desenvolvimento local, na medida em que se constitui apenas uma obra de logística nacional, que tem em vista à destruição do resto do Brasil, ao facilitar o escoamento de grãos; 4) que houve recentemente alterações na legislação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação-SNUC, que determinava que o valor das compensações ambientais correspondesse a 0,5%, de meio por cento do valor total da obra, e que pedia esclarecimentos sobre as decorrências dessas alterações; 5) que as audiências públicas era um pró-forma, um teatrinho, porque os empreendedores não estavam realmente interessados em saber quais os problemas da população, e elas só são realizadas porque a lei obriga que assim se proceda, e a população tem que buscar os meios, criar os verdadeiros canais de diálogo, e não apenas desabafar durante alguns minutos; 6) que o Reservatório da Billings está totalmente comprometido, e os responsáveis pelo pólo petroquímico não têm nenhum vínculo com a região, e só querem sugar dinheiro, esse é o móvel de suas ações, diferentemente da população que tem suas raízes nesses municípios, pois eles são palco de suas histórias; 7) que há poucos dias atrás foi derrubado no Bairro do Botujuru, em São Bernardo, um cedro centenário, de quase dois diâmetros de largura, e isso foi feito com vistas tão somente à realização de estudos sobre a topografia; 8) que a construção do Trecho Sul foi um dos maiores crimes ambientais já cometidos pelo Estado de São Paulo, e ela já causou muitos danos; 8) que as entidades que atuam na região onde foi construído o Trecho Oeste ainda cobra as compensações ambientais que não foram executadas, ou seja, ainda cobra pelas promessas não realizadas. Depois de ocorrer uma troca de pontos de vista entre o **Secretário-Executivo e o Senhor Hamilton Clemente Alves**, representante do Movimento Ambiental, Cultural e Ecológico, ao qual anteriormente havia sido concedida a palavra, pois garantira que não se inscrevera, argumentando o Secretário-Executivo ter sido ferido em sua boa fé, aquele representante se desculpou por assim ter procedido, mas que seu único objetivo fora garantir sua manifestação, e, em seguida solicitou aos representantes da Dersa que recebesse uma comissão dos moradores que estão sendo desapropriadas em nome do projeto do prolongamento da Avenida Jacu Pêssego. **Armando Otaviano Júnior**, representante do Movimento dos Catadores do ABC, teceu comentários sobre sua doença, que era conseqüência dos atos índices de poluição, pediu que os



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

diretores da Dersa fossem um pouquinho mais dignos com a população, principalmente com a do Jardim Oratório. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em seu próprio nome. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em seu próprio nome **Gilberto da Costa** disse morar no Jardim Oratório, no traçado Jacu Pêssego, e que sua casa está isolada, e que a assistente social passou lá para informá-lo sobre isso e pedir-lhe que assinasse o laudo; comentou estar acostumado a viver em regime de guerra, por morar no Brasil; que depois do período da ditadura militar, quando voltaram ao poder, nada fizeram pelo país, de modo especial no que se refere ao problema que vive, o da população amontoadas nas favelas, manifestando por fim a disposição de não aceitar a oferta de R\$40 mil reais, permanecendo onde está. **Nilza Gomes** disse morar no Jardim Oratório há 31 anos, e que sua casa foi a primeira a ser construída ali; que foi o prefeito Dorival Resende que comprou o terreno, doando-o para o povo; e que hoje são considerados invasores ali e está chamando todo mundo de invasores. Disse não pretende sair do local porque o dinheiro oferecido é insuficiente para a compra de uma casa; que tem vários pés de plantas e árvores em seu terreno; que trabalhava ali com 40 famílias que não tinham condições, tendo recebido ajuda da Associação Alimentar, a quem encaminhava as pessoas. Queixou-se da DERSA, terminando por reiterar que não tem a intenção de sair do lugar. **Unaldo Nascimento Mota** disse reconhecer a importância das estradas, e acreditar que o Rodoanel irá favorecer ao País, e que, além disso, não trará prejuízos ao meio ambiente – podendo mesmo representar uma melhoria na região; afirmou que uma adequada política de moradia poderia pôr fim à questão da realocação dos moradores do lugar; encerrando com a indagação sobre se o governo federal estaria ajudando na obra do Rodoanel. **Ana Célia Cruz** comentou ser usuária da CPTM e do Metrô, e também ciclista, e aproveitou para questionar porque o Governo não investe mais no transporte por bicicletas como faz Mauá, onde existe o maior bicicletário da América Latina; que ficou muito claro, nas falas, uma divisão da sociedade civil, exceto pelo último depoimento, que todas as falas governamentais e das empresas são favoráveis à construção do Rodoanel; que no entanto as falas da sociedade civil e dos municípios, até agora, tem sido desfavoráveis, o que mostraria a que interesses viria a servir o Rodoanel, e que interesses ele representa; que o Brasil é o único país que ainda não se deu conta da importância de estimular o transporte ciclístico, como ocorre na Europa, especialmente na França; que a bicicleta, além de ser um transporte ecológico, é a melhor opção para as distâncias curtas; que não se investe nele por razões culturais; por fim, disse que as pessoas humildes que não aprovam o projeto do Rodoanel sabem o que dizem, pois trata-se da realidade que vivem. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes dos órgãos públicos. **Roberto Molin**, vinculado à Siurb, comentou, como representante da prefeitura de São Paulo, a respeito da importância que o Rodoanel tem, não só para o Município de São Paulo, mas para o Estado e para o País, também; citou o homenageado, que deu seu nome à obra, o Governador Mário Covas, seu grande idealizador; discordou do posicionamento segundo o qual o poder público não faz nada que não seja para o veículo motorizado, não se preocupando com o trem ou com transporte de qualquer outro tipo, que não seja o veicular; destacou que o Prefeito Kassab é o único administrador que investe aqui em Metrô; que é necessário saber associar as diversas modalidades de transportes; que muito se falou sobre investir em transportes ferroviários, ou em um transporte exclusivamente coletivo; que o transporte coletivo anda pela malha viária, e, sendo esta insuficiente, como em São Paulo, não será possível fazer nada; que a malha viária precisa ser melhorada e ampliada; que o investimento que é feito na Avenida Roberto Marinho deveria ser destinado ao Metrô de superfície; que o Rodoanel tirará de circulação grande parte do tráfego de caminhões do Município de São Paulo. Asseverou que muitos dos que moram em Mauá, em Ribeirão Pires e, em São Bernardo



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

trabalham em São Paulo e vice-versa, e precisam ter um transporte de qualidade, muito embora todos os países importantes do mundo tenham hoje uma malha viária importante, marcada pela presença de veículos individuais. Argumentou que não sustenta apenas opiniões desfavoráveis, mas favoráveis também, e que cabe respeitar a ambas; citou, ainda nessa tônica, a questão do impacto ambiental, que, inobstante ser no caso sob análise reconhecidamente grande, terá uma contrapartida significativa no âmbito da compensação ambiental, uma vez que, hoje, os órgãos ambientais exigem uma compensação significativa, superior, no caso do Rodoanel, a meio por cento; que o Rodoanel é uma obra fundamental não só para o município de São Paulo, mas para toda a Região Metropolitana, a exemplo das demais obras planejadas e executadas pela Dersa; que o Rodoanel Sul demorou cinco anos para ser licenciado, e que espera que isso não aconteça com o Leste. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. **Hélcio Antonio da Silva**, Secretário de Obras Públicas do Município de Mauá, comentou não ter dúvidas da importância de fazer que o projeto do Rodoanel provoque o mínimo de impactos; disse que sempre haverá impacto e degradação, entre outros problemas, donde a importância das compensações; falou da importância que teria para a cidade a duplicação da Avenida Papa João XXIII, cujo início está aguardando; que a ciclovia também está em seus planos; argumentos que a realização de uma ciclovia está entre seus planos, como também as questões referentes à saúde da população; que pretende avançar nas discussões a respeito da implantação da ciclovia, inclusive como medida ambiental. Argumentou que sua cidade é uma cidade carente, e que tem 400 mil habitantes, sendo necessário criar formas de se aumentar sua arrecadação, trazendo mais indústrias e mais desenvolvimento para Mauá; sustenta que o Rodoanel traz melhorias para a cidade, mas também problemas, em especial no que diz respeito à questão do trânsito local, que não é só para os veículos da nossa cidade, mas para os veículos da Grande São Paulo. **Renato Moreira dos Santos**, Secretário de Mobilidade Urbana do Município de Mauá, disse que sua cidade, há cerca de dez anos, tinha frota registrada na ordem de 70 mil veículos e cerca de 15 mil veículos flutuantes, vindos de Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra e Zona Leste; que hoje esse quadro é bem diferente, posto que Mauá tem a terceira maior frota da região do Grande ABC, no patamar de 150 mil veículos registrados, e um tráfego flutuante da ordem de 50 a 60 mil veículos; ponderou que, com o advento do Rodoanel, a frota flutuante tende, inclusive, a ser maior do que a frota registrada no município, donde surgiria uma grande preocupação; disse haver participado das discussões sobre o acesso à conexão Sul pela Avenida Papa João XXIII; que, segundo observa, estão tentando um novo trajeto, novo traçado, pela Avenida Rosa Kasinski, que não seria o ideal, e que, por fim, é necessário que se busque urgentemente esclarecer, de fato, qual o traçado que será o prolongamento do corredor Estado; questiona como os veículos oriundos das regiões de Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra e do entorno da Rodovia Índio Tibiriçá irão acessar a conexão Sul, através da Avenida Papa João XXIII. Ressalta que o sistema viário da cidade está saturado, desde o corredor Capitão João, que compartilha ônibus, sendo idêntica a situação do corredor Barão de Mauá; argumentou não ser intempestiva a discussão da conexão Sul no momento em que se coloca o trecho leste; elogiou a iniciativa do Governador de implantar o maior estacionamento de bicicletas na América Latina, em Mauá, mas ressaltou a necessidade de se dar maior segurança a esses ciclistas, posto que falece em média um ciclista ao dia em razão da insegurança, e encerrou ressaltando sua convicção a respeito da viabilidade da integração ônibus-trem. Passou-se à etapa das réplicas. **Paulo Vieira de Souza**, Diretor de Engenharia da Dersa disse, com relação à desapropriação, que a Dersa cumprirá tudo quanto se comprometeu a cumprir um ano atrás, e que todas as pessoas que tiverem moradia avaliadas pela Dersa no eixo da obra, cujo valor é o valor de mercado, têm a opção por



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

apartamento ou pelo recebimento em dinheiro. Destacou que a variação das avaliações, variam entre as moradias, oscila entre dois mil e 150 mil reais, sendo que a média é 28 mil; que é necessário que as pessoas que foram expropriadas todas sejam deslocadas no mesmo momento, para impedir invasões; que hoje as famílias cadastradas para fixar-se em nova moradia após a expropriação perfaz um total de 4 mil e 100 famílias, tendo este número aumentado em novecentas famílias desde que começou a atuar na obra, e que tudo está documentado. Assevera que todo o processo se fez pacificamente, que a Dersa não é responsável pelas áreas reocupadas pelos particulares; que as reintegrações de posse se dão por invasão irregular, pois quando se está em uma área pública, a Dersa indeniza; destaca que a partir desta audiência disponibilizar o material relativo ao trabalho que realiza, via Internet e afixado nas audiências; disse, em nome da Dersa, que nenhum problema restaria sem ser resolvido, nenhuma informação sem ser prestada um assunto, fora a desapropriação; com relação à obrigação legal de investimento no meio ambiente, disse que não se limitará a investir 0,5%, mas que o investimento seria de 2,5%, o que corresponderia a 85 milhões, que seriam investidos em unidades de conservação, em parques e na proteção do meio ambiente; defende ser o Rodoanel a obra mais perfeita já realizada do ponto de vista ambiental, no Brasil. **Ana Maria Iversson**, representante da J.G.P. – Prime, empresa responsável pela elaboração dos estudos ambientais, comentou que, por falta de planejamento cumulativo, estão circulando, de maneira inadequada e insegura, veículos competindo com carros, com ciclistas, com pedestres e com ônibus urbanos; que o Rodoanel chega com atraso, assim como grandes obras de infraestrutura que uma região do porte da RMSP tem que enfrentar com a colaboração dos municípios; que não é uma região com perfeita qualidade de vida e que merece, sim, intervenções; que o Rodoanel é um pequeno pedaço no planejamento de transportes, e que não é uma iniciativa isolada, mas faz parte de um planejamento global intermodal que considera ferrovias, transportes por rodovias, transportes hidroviários e gasodutos, entre outros; que a construção e a inversão e algumas obras estruturais como o Rodoanel, permitem que, no limiar de 10, 15 ou 20 anos, se possa reduzir a participação do modal sobre rodas e aumentar os investimentos em ferrovias, como também no transporte em grandes volumes por rodovia. Explicou que o que se transporta por rodovia não é a mesma coisa que se transporta por contêineres, por caminhão ou por ônibus, e que o percurso feito por esses modais é totalmente diferente do percurso de bicicleta; que o planejamento urbano deve sempre incluir possibilidades, não excluí-las, e que, quando se elege uma única alternativa está-se reproduzindo os erros que levaram ao caos da RMSP; que o Rodoanel tem sua maior utilidade em organizar o tráfego de passagem; que não desdenha a questão da poluição, que teria sido tratada com todo o cuidado no EIA/RIMA, concluindo a respeito que todos os veículos que circulariam no Trecho Leste, eles já estariam circulando em condições muito piores dentro da malha urbana metropolitana, e que, por ocasião de sua saída desses congestionamentos e circulação pela Zona Leste, haveria melhorara nas condições de emissões para a RMSP, como um todo; acrescentou que, como a RMSP é muito grande, esse número seria um número difícil de ser aferido, e que mesmo modelagens desse número são modelagens aproximativas; que o Dersa preocupa-se com a população do Trecho Leste; ressaltou que em razão da obra é feita uma modelagem considerando, inclusive, as condições de topografia resultantes da implantação da rodovia, que teria conduzido a importantes resultados; que em 2013 as emissões serão maiores do que em 2023, com muito mais carros, em razão de uma iniciativa que teria já 20 anos, chamada Proconve, que é o Programa Nacional de Controle de Emissões Veiculares, que atua principalmente nas fontes, junto aos fabricantes de carros, distribuidores de combustíveis e na fiscalização, melhorando as emissões veiculares no Brasil como um todo e de modo particular nas



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

regiões metropolitanas, que concentram um maior número de veículos; que todas as modelagens feitas indicam que a emissão dos veículos deverá ficar na faixa de 130 metros, que é a faixa de domínio do Rodoanel, conforme descrito EIA/RIMA, faixa em que as emissões que saem do escapamento começam a se dissipar, sob influência das favoráveis condições climáticas da região, o que asseguraria que o nível de poluentes permanecesse abaixo do permitido; que o relatório proporia que se instalassem estações de medição na Região Leste, de vez que a Cetesb não as teria – que esta seria uma das medidas mitigatórias do impacto ambiental destacadas no EIA/RIMA; destacou que há uma preocupação efetiva quanto ao Reservatório Billings, que incluiria diversas medidas de contenção do terreno para que se evite um possível assoreamento ou poluição do manancial, e que o Trecho Sul vem sendo construído sob esses cuidados há mais de dois anos, sem qualquer tipo de incidente no abastecimento de toda a região servida pela Sabesp desde a captação, ao lado da Rodovia Anchieta; que vem funcionando ininterruptamente, sem qualquer problema, nos últimos dois anos, e ainda que medidas similares serão tomadas nesse único braço do Rio Grande, que é ultrapassado com um viaduto pelo trecho Leste; em relação à Rodovia Índio Tibiriçá, comenta que o problema está no fato de não tratar-se de uma rodovia fechada: ela seria um eixo estruturador de toda uma região em Ribeirão Pires, pois é acesso a todos os bairros e a todos os moradores que vivem lá, logo, acrescentou, não seria possível que ela servisse de Rodoanel; comentou que, diante desses fatos, essa alternativa, após ter sido estudada e quantificada, foi descartada porque seria a pior tecnicamente, e o impacto social e ambiental seria muito maior do que no eixo escolhido, que é o eixo dos Rios Guaió e Tietê; que não foi, contudo, a alternativa descartada; a respeito da compensação ambiental, comentou que a legislação federal estabelece que um empreendimento que passe por EIA/RIMA e demonstre que tem um significativo impacto deve patrocinar, a título de compensação, recursos para melhorar a qualidade ambiental da região, e que esses recursos têm que ser dirigidos a unidades de conservação já existentes ou novas; salientou que foram feitas ainda outras sugestões, que denominou, no EIA, de mitigações para impactos atribuíveis ao Rodoanel, ações destinadas a compensar por outro tipo de impacto; disse que teria havido sugestões de demandas do município, por exemplo, de apoio para o equipamento de saúde, em cujo contexto o EIA tentou ser o mais abrangente possível, observando que ele seria a primeira etapa da implantação de um empreendimento de porte, e que, uma vez demonstrada a viabilidade do Trecho Leste, como proposto, existe uma etapa seguinte, em que existe o detalhamento de todos os programas colocados conceitualmente no relatório, detalhamento em cujo bojo muitas das sugestões que surgem do debate com a sociedade seriam incorporadas, o que melhoraria o projeto e traria mais benefícios a todos. Finalmente, agradeceu a lista de fauna fornecida por morador afetado pelas obras destacou que a lista de fauna encontrada nos levantamentos de campo e que consta no EIA/RIMA é muito superior àquela citada pelo referido morador, sendo que haveria uma variedade de fauna bem maior do que aquela listada e que estaria à disposição, com fotografias e nomes científicos. **Carlos Jesus Campos**, representante do Coletivo das Entidades Cadastradas no Consema protestou que existe uma lógica perversa regendo a questão do transporte nos países pobres, e que as grandes obras como o Rodoanel só se prestariam a confirmar essa lógica; disse esperar que a obra seja a última do tipo no Brasil, e que lutará nesse sentido. **Rosa Ramos** comentou da importância do momento atual, e que licenças ambientais de empreendimentos desta natureza, principalmente do poder público, causariam controvérsias e discussões acirradas a respeito do supostamente polêmico tema do transporte; que, no entanto, o que se observou teria sido a expressão da gestão democrática consignada na nossa Constituição Federal e da livre manifestação do pensamento, posto que todos teriam cada qual



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

trazido suas contribuições para a audiência pública; que, por sua vez, a Secretaria do Meio Ambiente, através da lei que normatiza a audiência pública, acolheria, por intermédio do Departamento Técnico, informações acerca do licenciamento do empreendimento. Depois de informar que haviam sido cumpridas todas as etapas da audiência pública, o Secretário-Executivo agradeceu, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente, Francisco Graziano Neto, a apresentação de todos e declarou encerrados os trabalhos desta reunião. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora do Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.