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 Suzano, no dia 18 de junho de 2009.

Realizou-se, no dia 18 de junho de 2009, às 17 horas, no Teatro Municipal Armando de Ré, na Rua General Francisco Glicério, nº 1254, Suzano-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 do Excelentíssimo Senhores, Marcelo Cândido, Prefeito do Município de Suzano,Walter Roberto Bio, Vice-Prefeito do Município de Suzano, Miguel Reis Afonso, Secretário de Política Urbana do Município de Suzano, Miguel Reis Afonso, Secretário de Política Urbana do Município de Suzano, Michele de Sá Vieira, Secretária de Meio Ambiente do Município de Suzano, Mauro Vaz, Secretário de Desenvolvimento Econômico do Município de Suzano, Lúcia Motibeler, Secretáia dos Transportes do Município de Suzano, Jesus Paulo Rita, Secretário de Segurança Alimentar e de Agricultura do Município de Suzano, Hamilton Luiz da Silva, Secretário de Defesa Social e Prevenção da Violência do Município de Suzano, Ana Terra Galazo, Secretário de Finanças do Município de Suzano, Cláudio Scalli, Secretário de Infraestrutura e Obras do Município de Suzano, Carmen Lúcia Lorente, Secretário de Manutenção e Serviços Urbanos do Município de Suzano, e José Afonso Pereira, Secretário de Meio Ambientel do Município de Mauá –, do Poder Legislativo – na pessoa do Excelentíssimo Senhor Wanderli Ferreira Dourado, Vereador do Município de Suzano –, dos órgãos públicos – na pessoa do Ilustríssimo Senhor Tenente Cordeiro, da Polícia Militar Ambiental – das organizações da sociedade civil e 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. O Secretário-Executivo informou, no entanto, que, como prescreve o Regimento, aos representantes dos Poderes Executivo e Legislativo que pretendem manifestar-se e que, por qualquer motivo de força maior não podem aguardar o momento da audiência destinado a seu segmento, lhes pode ser concedida antecipadamente a palavra. Com base neste preceito, aceito o pleito formulado pelo Excelentíssimo Prefeito do Município de Suzano, Marcelo Cândido, que, como alegou, em virtude de ter assumido compromisso inadiável, solicitou lhe fosse concedida a possibilidade de se

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

manifestar antecipadamente. Marcelo Cândido, Prefeito do Município de Suzano, comentou: que discorreria a respeito das questões atinentes ao município de Suzano, mas que os debates sobre o trecho leste do Rodoanel teriam uma importância muito maior, abrangendo diversas cidades da região; argumentou que, com a concretização da obra, os municípios do Alto Tietê teriam novas perspectivas de crescimento nos aspectos sociais e econômicos, de modo especial na área produtiva; destacou que essencialmente a obra traz apenas benefícios, restando como tema polêmico a questão das necessárias desapropriações, a serem efetivadas tanto na área urbana quanto na área rural; enfatiza ser a questão da propriedade particular o cerne da proposta que traz ao Consema, e que pretende ver apreciada pelos órgãos deliberativos, a fim de dar prosseguimento a todas as atividades propostas pelo Estudo e o Relatório de Impacto Ambiental; destacou que o Rodoanel atravessará onze quilômetros do Município de Suzano, e que, no trecho em discussão, cruzará áreas urbanas e rurais, das quais se destaca a Área de Proteção Ambiental do Tietê, a Área de Proteção aos Mananciais e a Área de Proteção Ambiental da Várzea do Guaió sofrerão impactos relevantes; asseverou que, do ponto de vista urbanístico, o traçado do Trecho Leste do Rodoanel enfrentará situações atípicas como a travessia ao mesmo tempo de áreas classificadas como de uso estritamente industrial, áreas de proteção ambiental, zonas de uso diversificado, de média para alta e também de baixa densidades demográficas, as últimas no âmbito das áreas de proteção aos mananciais, e zonas rurais, no contexto das mesmas áreas, conforme dispõe a Lei Complementar nº 25/96. Referiu que, de acordo com a proposta, são necessárias mais de 230 edificações em áreas urbanas 35 edificações isoladas em áreas rurais; destacou, dentre as áreas diretamente afetadas, o Jardim de Monte Cristo, Vila Maria da Imagem e Jardim Suzanópolis, além de outros imóveis não originários do parcelamento do solo na modalidade loteamento e, ainda, os inseridos na zona rural. Declarou que essas intervenções geram alguns impactos, além do industrial, entre os quais a fragmentação do trecho no sentido Poá da SP-66, trazendo prejuízo ao deslocamento para a obra, a partir do acesso em construção, posto que ocasiona uma intervenção na alça de retorno ao Rodoanel, repercutindo nas atividades econômicas locais, em razão do que proprietários e trabalhadores têm exigido solução para a questão. Confirmou que haverá desapropriações, nos bairros antes mencionados, quais sejam o Jardim Monte Cristo e o Jardim Suzanópolis, medidas estas de efeito direto, ou seja, as referidas unidades edificadas, alvo da desapropriação, que é grande preocupação dos respectivos moradores, deverão ser objeto de compensação, após avaliação pormenorizada. Lembrou, ainda, que estudos elaborados pelos técnicos da Prefeitura Municipal de Suzano identificaram que alguns dos imóveis inicialmente elencados não serão atingidos pelas obras, e que, portanto, não deverão ser desapropriados, mas que, contudo, terão dificultado o seu acesso, com prejuízo às vidas dos moradores. Sugeriu a inclusão dos imóveis atingidos no plano de desapropriações, mediante o pagamento de justas indenizações às famílias, mesmo àquelas que, embora não tendo suas casas danificadas, sofram prejuízos de alguma espécie. Destacou a necessidade de se criar soluções para o sistema viário local, a respeito do que foram elaborados alguns estudos, os quais propõem, passagens em desnível, com o intuito de amenizar os impactos derivados da desapropriação, porque, em vez de se passar pela superfície do território, passar-se-ia por passagens em desnível, túneis ou elevados. Esclareceu possuir dados preliminares demonstrando que, com as desapropriações, ocorrerá um impacto financeiro sobre a arrecadação do Município da ordem de 340 mil reais relacionados diretamente à desapropriação dos imóveis, pela redução da arrecadação do IPTU, o que, pela ótica econômica, pede uma adequação do plano de construção do Rodoanel de modo a não produzir mudanças tão profundas, como aquelas que serão produzidas no sistema viário, mediante iniciativas

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

com a implantação da alça de acesso proposta para quem vem de Mogi das Cruzes e pretende chegar ao Rodoanel através da Rodovia Doutor Prudente de Morais, uma vez que já existem nesse trecho dois viadutos, o que torna o fluxo de veículos bastante complicado nos momentos de pico, o qual aumentará consideravelmente nesse horário. Argumentou que deve ser proposta uma solução, ou seja, uma intervenção precisa nesse trecho que já conta com dois viadutos, de modo a se ampliar o leito carroçável, beneficiando o tráfego dos veículos nesse trecho. Declarou que esse é um destaque important e que, também, é preciso, como já disse, evitar-se a fragmentação da Rodovia SP-66, no sentido Poá. Declarou, ainda, que outras intervenções nesse sistema precisam ser feitas, como, por exemplo, no Viaduto Yamizumi, que já apresenta problemas de geometria, e que, se continuar se constituindo o único acesso à Rodovia SP-66, para quem sai da área central da cidade, provocará enormes transtornos aos usuários. Propôs também sejam compatibilizadas as obras propostas para a construção do Trecho Leste do Rodoanel com aquelas previstas pela Operação Urbana promovida pela Prefeitura do Município, a partir de um acrodo entre a CPTM e a MRS Logística, operação esta que prevê uma série de intervenções com vistas à adequação do sistema viário com a implantação do programa de modernização das vias ferroviárias, notadamente a Linha E da CPTM, que permitrá a modernização da estação de trem. Declarou, ainda, que sua proposta de compatibilização entre esses dois projetos se baseava no fato que, assim como ocorrerão intervenções diretas provocadas pelas obras do Rodoanel, ocorrerão outras que serão provocadas pelas obras da CPTM e da MRS visando à ampliação do transporte ferroviário, que faz parte da estratégia que será adotada para a construção do Feroanel. Argumentou sobre a necessidade de tornar, desse modo, compatíveis esses dois projetos um com o outro, também no sentido de que os problemas gerados na fase de construção dessas obras e que causam enorme transtorno à população ocorram de uma única vez. Acrescentou que, em Suzano, as obras do Rodoanel provocarão alguns impactos no meio ambiente e nas áreas agricultávies, entre os quais a supressão de vegetação nas Bacias Hidrográficas do Guaió e do Tietê, a perda de terras devido à erosão, possível contaminação no solo e nos cursos d´água, perda da fauna silvestre, redução de sua movimentação e desapropriação de moradores. Declarou, ao final, serem as seguintes as propostas que formula: a) criação de um viveiro de mudas, consolidando, assim, um banco de sementes com vistas à implementação das políticas de compensação; b) remanejamento da população atingida, ofertando-se a ela iguais ou melhores condições do que aquelas que atualmente usufrui; c) não se limitar a compensação ao plantio de árvores, mas, também, a restauração da vegetação; d) levar-se em conta o projuízo que será causado nos imóveis das áreas rurais que serão segregados e, portanto, totalmente prejudicados, o que terá reflexos nas atividades econômicas; e) elaboração de projeto de engenharia de modo que haja adequação do viário diretamente atingido, como é o caso do Viaduto acima referido na alça de acesso ao Rodoanel pela Avenida Prudente de Morais, Marginal do Una SP-66 e Roberto Simonsen; f) ampliação do Conselho de Apoio às Obras do Rodoanel e o fortalecimento do Comitê e do Subcomitê de Bacias, e que tanto estas instâncias como a Associação dos Municípios do Alto Tietê discutam essa questão; g) compatibilização, em termos de compensação urbanística, das obras da Dersa com aquelas que serão executadas pela CPTM e MRS Logística, de modo a constituirem um único pacote de soluções viárias para a cidade de Suzano, contendo a inserção e o prolongamento de vias, a construção de alças e compensações do ponto de vista habitacional, e que se pretende, também, constituir, no âmbito da Prefeitura, um grupo de acompanhamento permanente das obras, composto por representantes da Associação de Engenheiros, Arquitetos e Agrônomos do Município de Suzano, da Associação Comercial e Empresarial, do Sindicato Rural, da Associação dos Corretores de Imóvel, da OAB, do Sindicato da

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

Construção Civil, da Associação de Direitos Humanos do Alto Tietê, do Grupo de Represenantes dos Bairros Afetados, e, aí, notadamente, os representantes dos bairros na forma de uma comissão de representantes que deve trabalhar jutamente com as Prefeituras e os segmentos econômicos, e, desse modo, participar ativamente da discussão. Propunha também que participasse desse grupo de acompanhamento o Comitê Regional de Contabilidade, o CIESP, com o reforço das empresas diretamente afetadas, as entidades não-governamentais e ambientalistas, e, evidentemente, os Vereadores do Município e os Deputados José Cândido, Estevam de Oliveira e Carlos Gondim, como também representantes do Poder Judiciário, para que cada uma dessas propostas seja discutida permanentemente. Ao concluir propôs que esse grupo deve articular-se com as forças políticas, econômicas e sociais da cidade, pois a preocupação da Prefeitura é que haja algum tipo de interferência que priorize a verdade nesse processo. Acrescentou ainda que, como haverá um conjunto de desapropriações, e este problema pode perturbar o sossego das famílias, a Prefeitura pretende que elas, através de reprsentantes, participem dessa comissao permanente. Reafirmou que a proposta da Prefeitura é se reunir a cada quinze dias com esse conjunto de reprsentantes, de modo que não sejam dadas informações atravessadas e que todas as famílias recebam também informações sobre o programa de investimentos que a cidade de Suzano requer, para que, dessa maneira, andando junto, Vereadores de todos os partidos, Deputados representantes da região, a Prefeitura, por meio de seu competente corpo técnico, a Dersa e a CPTM, e, portanto, o Governo do Estado, advogados, juízes, promotores, enfim, toda a socieade se reúna nesse fórum de debate, a cada quinze dias, o que permitirá que todos fiquem informados, pois há uma preocupação muito grande em relação a essas obras, mas que, em nome da Prefeitura, pedia a todos, senhores e senhoras, que fiquem tranquilos e saibam que a Prefeitura de Suzano está ao lado do Governo do Estado, apoiando a implantação desse trecho do traçado do Rodoanel, pois reconhece que essa obra é importante para todos, mas todos os segmentos da sociedade podem favorecer as famílias que sofrerão os impactos que ela provocará, motivo pelo qual propunha que a mitigação desse prejuizo se dê através da implantação de uma solução habitacional para essas pessoas e empresas que serão prejudicadas, que essa é sua proposta e essa é sua parceria. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa de consultoria responsável pela elaboração do EIA/RIMA. Depois de Paulo Vieira de Souza, representante da Dersa, apresentar o projeto, seus objetivos, seus principais aspectos e impactos e as soluções e medidas que serão adotadas com vistas a minimização dos danos, o Secretário-Executivo declarou que, como previa o regulamento e que havia sido permitido ao Prefeito Marcelo Cândido, seria igualmente concedida a palavra, antecipadamente, ao Deputado Estevam Galvão, em virtude de compromissos que ele assumiu anteriormente. O Deputado Estevão Galvão declarou, incialmente, que seu desejo era que a audiência continuasse transcorrendo como o mesmo estado de ânimo que presenciou, e que, a seus olhos, não poderia ser diferente porque o Rodoanel é um sonho que se acalenta a longa data, porque ele alavanca o progresso, o desenvolvimento, a geração de empreto e de renda, e que as preocupações exteriorizadas pelo Prefeito Marcelo Cândido eram pertinentes, mas que ficava tranquilo com o que ouviu sobre o que já aconteceu nos Trechos Leste, Oeste e Sul, e que este ultimo vem sendo executado com uma velocidade tal, que talvez venha a ser concluído um ano antes do prazo previsto. Declarou também que tem consciência da pertinência da segregação que causada na Rodovia SP-66, o que acarretará consequências econômicas para os roprietários das indústrias e, também, para a população. Declarou que isso é verdade, porque já participou de reuniões com a Dersa e com empresários da cidade e essa possibilidade de segregação está sendo analisada e sendo propostas readequações. Declarou

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

igualmente que, com certeza, a intenção do Senhor Governador é atender à região, atender às comunidades, às entidades de classe, os Municípios, enfim, ao povo em geral, e prova de que isso é verdade é o fato de não se ouvir na impresa, nos trechos construídos e naqueles que estão sendo construídos, uma só reclamação. Argumentou, em seguida, que muitas vezes o morador pergunta por onde passará o traçado, porque ele ainda não sabe, mas todos podem ficar tranquilos de que tudo será feito de forma amigável, sem causar qualquer prejuízo ou dano, e isso porque o Governo Serra, através da Secretaria de Meio Ambiente, da Dersa e da Secretaria dos Transportes, se preocupa com a população. Declarou que sua intenção é oferecer tranquilidade a todos e dizer que toda preocupação, como aquelas externadas pelo Senhor Prefeito, será observada, e que a preocupação de toda população, até mesmo daquele que reside em uma ocupação, será solucionada, porque todo aquele que for desapropriado será indenizado de forma satisfatoria. Declarou que Suzano é uma cidade que abriga um povo sério, honesto e trabalhador, um povo que quer o progresso e que compareceu a essa audiência para colaborar e que a data dessa audiência será histórica para a população da cidade. Em seguida, voltou-se à etapa das réplicas. Ana Maria Iversson, representante da JPG Consultoria, empresa responsável pela elaboração dos estudos ambientais, ofereceu esclarecimentos sobre os principais impactos a serem causados, as medidas de compensação e de mitigação propostas, que suplantarão os incômodos e que, por isso, a equipe interdisciplinar de técnicos que elaborou esses estudos reconhecer ser esse trecho do Rodoanel viável do ponto de vista ambiental Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil,uma vez que, como informou o Secretário Executivo do Consema, o Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema não indicou nenhum representante para manifestar-se no tempo que lhe é destinado pelo Regimento. Manoel de Paula Prado, representante do Conselho Comunitário de Segurança de Poá, comentou, inicialmente, que o objetivo de sua presença era a busca de informações sobre o que será instalado para que pudesse informar àqueles que não puderam comparecer à audiência. Observou, em seguida, que só há pouco tempo ouviu falar do Rodoanel, e perguntou se teria a oportunidade de conhecer essa obra. Declarou, igualmente, que, a seu ver, as autoridades que realizaram esse projeto pretendem mostrar a verdade e a realidade desse projeto. Ao concluir, declarou que, pela primeira vez, tinha a honra de falar diante do presidente, que trouxe para todos os moradores da região esse incentivo de alegria ao mostrar que esse projeto é uma obra excelente não só para o Estado de São Paulo como também para todos os brasileiro. Declarou que o conselho comunitário do qual vem participando paralelamente com a Polícia Civil e Militar, com as quais estabeleceu parceria, e foi ela que proporcionou a oportunidade de falar com o Senhor Governador. Márcio Nakano, representante do Sindicato Rural de Suzano, delcarou que essa entidade tem algumas preocupações, precisamente com a região do Guaió. Comentou que certamente, dezenas de áreas rurais serão desapropriadas, o que causa nos nos proprietários um certo temor.Declarou que teve acesso ao Estudo de Impacto Ambietnal e sabia que, por ocasião da implantação do Trecho Leste do Rodoanel, várias áreas serão fragmentadas e muitas delas são áreas de preservação permanente, Áreas de Proteção Ambiental-APAs, que, efetivamente, são desprovidas de qualidade econômica para o produtor rural. Declarou, também, que a sugestão era que as entidades expropriantes absorvam essas áreas para que, no âmbito do processo mitigatório, fazer a devida compensação. Declarou, igualmente, que, para as áreas que, apesar de desapropriadas, têm valor comercial para os proprietários rurais, estes têm preocupação com os corredores, porque precisarão trabalhar em mais de uma área, talvez em duas, o que o levava a perguntar como ele se moverá, como ele fará a captação da água, e como poderá transportar suas máquinas e empregados

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

até o outro lado da estrada. Declarou que teve acesso aos estudos ambientais e, no seu entendimento, essas situações não foram suplantadas. Declarou que os proprietários rurais têm preocupação com a água, porque a Bacia do Guaió represa a água para prevernir enchentes na área central de Suzano. Declarou também que, ainda em relação aos corredores, seu número deve ser o necessário, como mostra o EIA, mas que, em relação à captação da água, sobrevivem algumas preocupações. Argumentou, em seguida, que, como se sabe, todas as propriedades retiram água do Rio Guaió através de valas, pois são dezenas e dezenas de valas, e há a preocupação que, com a instalação do Rodoanel, haja tantas passagens para o fluxo de água, razão por que pedia que esse trecho fosse contemplado e o sprodutores rurais e a população da região central não vivenciassem maiores problemas. Ao concluir, declarou que encaminharia ofício solicitando que se estudasse a possibiidade de se instalar uma escolha de cunho rural na região do Guaió. José Lima, representante da entidade Com Lutas da Região de Ribeirão Pires, declarou, inicialmente, que falaria de costas para a Mesa com o objetivo de mostrar que a finalidade dessa audiência é discutir com a população, pois as audiências não vêm sendo realizadas visando esse objetivo, porque não vêm sendo conduzidas de forma democrática. Declarou que Ana maria Iversson, em sua manifestação, esclareceu que há duas alternativas de traçado, uma pela área do Rio Grande e outra pela Rodovia Índio Tibiriçá, mas que, no entanto, ele, manifestante, não encontrou na internet dados disponíveis sobre ambas, pois só conhecendo-os poderia oferecer algumas informações nessa audiência, pois só se discute aquela oferecida pela empresa contratada pela Dersa. Declarou ainda que dava um alerta a esse respeito, até mesmo porque, no ano passado, a CBC, que é a maior indústria de Ribeirão Pires, chamou os moradores para discutir os limites de sua propriedade, porque ela tinha comprado o terreno em 1942 e só feito o registro no Município de São Paulo, uma vez que não havia cartório em Ribeirão Pires, e, por esse motivo, chamou os moradores para que eles convalidassem esses limites, e ele assim procedeu porque já possuía informações privilegiadas de que o traçado escolhido passaria por sua área, enquanto a população de nada sabia. Declarou que, no dia anterior, no "Diário do Grande ABC", a Deputada Vanessa declarou que o Prefeito do Município de Ribeirão Pires, que é filiado, como ela, ao Partido Verde, tinha informações privilegiadas sobre o traçado do Rodoanel e sobre a Lei Específica da Represa Billings, e estava fazendo uso dessas informações para promover especulação imobiliária. Questionou o motivo por que essas informações não são transmitidas para a população, que comparece às audiências apenas para "bater palmas" e assistir uma apresentação muito bonita. Declarou ainda que o representante da Dersa, Paulo Vieira de Souza, defende sua empresa que busca o menor custo-benefício e procurará gastar o mínimo possível e que a Doutora Ana maria Iversson falou durante trinta minutos, mas não fez nenhuma referência à Represa Billings, cujo assoreamento já a afetou em torno de 20%, como consequência da movimentação de terra. Argumentou que a alternativa de traçado apresentada prejudicará ainda mais essa represa, e que, de nada adiantará depois, proceder como o Prefeito de São Bernardo, não assinando o processo de compensação, uma vez que esse manancial já se encotnra totalmente degradado. Declarou que acontecia com o Rodoanel o mesmo que aconteceu com o Minhocão na cidade de São Paulo, que se tornou uma cacrolândia, e que, obras mal planejadas como essas, serão destruídas, como fez a Coréia recentemente. Observou que não só a indenização e as condições de pagamento eram prioritárias, porque também era muito importante discutir-se como será feita a compensação abmiental, porque, da forma como normalmente se faz, trata-se de uma mentira, pois não acarreta nenhum resultado retirar-se uma área com 50 e, até mesmo, 100 anos, e, plantar, em seu lugar, uma mudinha. Declarou que, para a população deRibeirão Pires, não estava prevista nenhuma compensação, porque

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

simplesmente os empreendedores entregarão o dinheiro ao Prefeito, o qual sequer compareceu à audiência, chegando a declarar que o problema é entre a Dersa e a população, e ele assim procede porque já negociou por trás. Ao concluir declarou que esse projeto é bom para o centro de São Paulo, mas a solução não deve dar-se pela transferência do problema para a Região Metropolitana de São Paulo, no caso específico de Ribeirão Pires, cujos 100% de seu território se encontra em área de proteção aos mananciais. Declarou que Ribeirão Pires perderá todas as indústrias, não terá nenhum benefício, pois só se verá os caminhões passarem e só se herdará a poluição, e que esse trata, pois, de um projeto que merece ser mais bem discutido, razão pela qual já protocolou, por meio da Promotoria Pública, pedido de uma nova audiência pública em Ribeirão Pires, para se conhecer os dois traçados, as duas propostas que se encontram no EIA, mas não no RIMA. Lúcio Antônio Madureira, representante da Associação Ecológica de Mauá e Cidades Vizinhas, comentou que não tem como lutar contra o Rodoanel, que é uma resultante natural do progresso, mas que entretanto discorda de várias coisas a esse respeito. Solicitou que a atenção de todas as autoridades envolvidas se volte para Mauá, com vistas a evitar que a população sofresse quaisquer tipos de prejuízos. Alegou haver-se decepcionado com o traçado estabelecido no projeto, pois traria grande prejuízo, na opinião do Sindicato Rural de Suzano, e que o projeto como está pede pelo menos uma compensação. Asseverou que a Dersa teria depreciado o valor a ser atribuído pelas indenizações necessárias ao projeto, e, mais do que isso, os próprios moradores atingidos. Protestou contra o cerceamento da liberdade de expressão e manifestação no entorno do local onde se realizou a audiência pública, questionando também a lisura do procedimento; comenta o paradoxo da situação que restringe e limita a ocupação mas autoriza a construção do Rodoanel, que produziria muito maiores danos à biodiversidade local; comentou que noutros estados e países procura-se recuperar as áreas de proteção permanente, e que o trânsito da região não será equacionado com a obra. Defendeu que se preserve os sítios históricos de Mauá, como a Gruta de Santa Luzia; citou a título de exemplo o assoreamento da Billings; cogitou da poluição que o Rodoanel traria a Mauá, terminando por criticar a Dersa por não cumprir com os compromissos firmados com a população afetada, no contexto da desapropriação. Lucas Barbosa, representante da Associação de Moradores do Bairro Parque Aliança, protestou quanto ao projeto do Rodoanel, argumentando que a obra comprometeria a biodiversidade do município de Suzano; comentou ser importante que se destaque o que se deseja evitar seja feito na região; destacou as dificuldades de transporte entre os municípios, e que portanto o Rodoanel poderia ser cogitado como uma solução, mas que antes de mais nada seu traçado deveria ser mudado, tendo em vista a preservação das áreas de mananciais; ponderou a respeito existirem diversos possíveis traçados para a rodovia, e sintetizou o que poderia correr à região, relatando a título de exemplo os efeitos deletérios da obra no Município de Mauá. Terminou por criticar a falta de amparo da DERSA aos moradores vitimados pela desapropriação. José Newton Guedes, representante do Movimento de Luta por Moradia, disse ocupar posição neutra na discussão; comentou que, no que tange às questões relativas à compensação ambiental, que esta deve se fazer sob a fiscalização da própria população atingida, destacando que as estradas entretanto são obras necessárias; concluiu frisando que defende as estradas como opção idônea de transporte, em nome das dezoito famílias que representa. Roberto Terassi, representante da Associação Comercial e Industrial de Embu das Artes, ressaltou o caráter integrativo que o Rodoanel propicia às regiões por ele atingidas, e que, mesmo eventualmente causando algum dano, a obra possibilita melhoria na qualidade de vida das comunidades em seu entorno; disse tratar-se de uma obra corajosa, e que Embu das Artes se beneficiará grandemente do Rodoanel, que atrairá empresas e por conseguinte gerará

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

muitos empregos, e que portanto deseja ver continuada a obra ao redor de São Paulo; concluiu relatando, a respeito da facilitação do transporte na área, que o percurso que se faz hoje de carro entre Embu das Artes e Suzano seria abreviado de cerca de três horas para aproximadamente quarenta minutos. Daniel Curupira, representante do Movimento de Defesa da Vida, começou por criticar os investimentos em obras de grande porte, que por vezes dão ensejo à corrupção, à interferência de interesses pouco legítimos, retirando a verba de projetos menores porém mais pertinentes; comentou que a alça a ser construída em Suzano e outras cidades da região trará mais de 300 condomínios que hoje se encontram em estudo de implantação; protestou contra o caráter apenas opinativo da participação popular, que apenas existe enquanto imperativo legal, não permitindo que a voz do povo deixe sua marca no processo de discussão do traçado do Rodoanel; ressaltou a "favelização" que atingirá a região, como resultado da ampliação do conglomerado urbano da Grande São Paulo, com repercussão no aumento da violência, do trânsito, questões ligadas ao saneamento básico, à água e, enfim, a tudo o que diz respeito à qualidade de vida; ponderou que o Rodoanel vai repercutir de modo a ampliar a destruição da Amazônia, por meio da facilitação do escoamento de materiais; criticou uma vez mais a influência política que existiria na aprovação dos projetos, o que necessitaria ser mitigado por uma maior e mais efetiva participação da sociedade; disse até mesmo considerar que possam haver ganhos com a obra, mas que certamente nenhum ganho se verificará na esfera ambiental, e concluiu introduzindo apresentação de vídeo sobre a obra. O locutor declarou: 1) que uma importante e grandiosa obra está sendo construída com o objetivo de racionalizar o tráfego de veículos da RMSP, visando, principalmente, diminuir os congestionamentos que transformam as cidades em verdadeiros caos urbanos, pois, além dos constantes atrasos, causam graves consequências na população, entre outros, o aumento dos preços dos produtos, de problemas psicológicos como estresse e, até mesmo, da violência; 2) que as obras do Trecho Sul do Rodoanel atingem áreas localizadas no Município de São Bernardo do Campo, mais precisamente na Represa Billings, importante reservatório de água da RMSP, e causando, como era esperado, impactos ambientais de proporções alarmantes na fauna e na flora e também prejudicando sensivelmente os moradores; 3) que a região que abrange Jardim Represa, Parque Imigrantes, Royal Parque, Pinheirinho, Parque Los Angeles, Jardim Nova Canaã e Jardim Marco Polo, onde moram aproximadamente 42 mil moradores, se transformou em um imenso canteiro de obras; 4) que vários são os problemas provocados por essa obra que afetam o meio ambiente e a população, entre outros, desmatamento da mata nativa; assoreamento da represa; isolamento dos bairros, dificultando também o acesso da população ao comércio e ao único posto de saúde existente na região; 5) que outras decorrências são o aumento do percurso entre esses bairros e o centro da cidade de São Bernardo; os desvios de estradas mal sinalizadas e em péssimas condições de manutenção, colocando em risco a vida daqueles que por aí transitam; rachaduras em residências, pela trepidação, provocadas pela obra; poluição sonora e destruição de áreas de lazer da população; 6) que a obra do Rodoanel causou impacto muito grande, entre outros dificultando o acesso a instituições importantes, na medida em que os transportadores escolares não podem deixar as crianças na porta das escolas e as família não podem chegar ao posto de saúde, porque não há mais trajetos, o que decuplicou as distâncias, pois aquelas que eram de um quilômetro e meio apenas passaram a ser de nove quilômetros, tornando as escolas isoladas e sufocadas pelo tráfego de caminhões; 7) que esse era o caso da UBS, a única existente no Jardim Represa, que atende a aproximadamente 42 mil pessoas, dependendo dela muitos núcleos, como é o caso do Parque Imigrantes, do Parque Los Angeles, do Royal Parque, do Pinheirinho e do Marco Pólo, e, com a construção do Rodoanel, a distância que havia entre esses

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

núcleos, como, por exemplo, entre o Parque Imigrantes e Jardim da Represa, que era de dois quilômetros apenas, passou a ser 11 quilômetros, aproximadamente, o que deixou a populaçã isolada, sem condições de frequentar a UBS, o que representa um perigo terrível, quando as pessoas adoecem gravemente, pois podem entrar em óbito antes de chegar à UBS, o que mobilizou a população a pedir ao Governo do Estado e ao Consórcio Rodoanel que intervenham para modificar essa situação, promovendo correções nessa obra, de modo a tornar essa situação mais amena para a comunidade; 8) que outro problema é o asfalto ecológico que o Rodoanel está destruindo na região, com caminhões a todo momento passando, sem levar em conta que um asfalto ecológico requer maior cuidado, por ser mais trabalhoso; 9) que tem ocorrido com freqüência acidentes e há mais ou menos dez dias aconteceu um com acidentes fatais, que foi causado pela lama deixada pelos caminhões-pipa no asfalto, pois jogam água nele com a finalidade, segundo afirma, de baixar o pó, e, quando se freia na lama, carro não obedece, o que aconteceu com a kombi que causou esse acidente, pois, ao frear, ela colidiu com um ônibus e foi fatal, e ele, manifestante, sofreu, há meses atrás, um acidente, pois não havia sinalização e a via estava obstruída; 10) que outros problemas que essa obra vem causando são rachaduras nas casas e a poluição sonora; 11) que essa obra causou também danos no comércio local, com a mudança do trajeto dos ônibus que transportavam a população do Parque Imigrantes e do Jardim da Represa. Com a mudança do percurso, já não serve mais para a população do Parque Imigrantes, deixando sua população desolada; 12) que o Trecho Sul do Rodoanel, mais precisamente na região do Marco Polo, causou vários impactos sociais e ambientais, entre outros, a remoção de 55 famílias, a destruição de três nascentes e da mata nativa; 13) que os moradores – adultos e crianças – se reuniam com estudantes, professores para execução do projeto Operação Represa Limpa, um projeto de educação ambiental e ecológica que, além da reflexão sobre a importância de um ambiente saudável, intervinha na degradação da represa, realizando sua limpeza, mas esse projeto teve de ser paralisado em virtude das obras do Rodoanel; 14) que, no Braço da Represa, onde nos anos 60 muita gente pescava, atualmente sequer se conseguia ver a represa; 15) que o grande desafio é incorporar o Rodoanel no imaginário das pessoas, reformulando a cultura de proteção ao meio ambiente, de conservação da natureza e de proteção dos mananciais, e, para tanto, firmar um pacto com os responsáveis por este empreendimento e com o Governo do Estado, de modo que a população reformule os seus conceitos de proteção do meio ambiente, de modo a conviver com essa nova realidade; 16) que as reivindicações dos moradores são as seguintes: a reconstrução da malha viária danificada pelos caminhões a serviço do Rodoanel; a construção de parques ecológicos na região e de um viaduto unindo o Parque Imigrantes ao Jardim da Represa, a fim de retornar o acesso ao Posto de Saúde e ao comércio local; e, a título de compensação ambiental e social pelos danos provocados ao meio ambiente e aos moradores, a criação de uma escola técnica de educação ambiental na região, que se volte para os ecossistema que se tornaram frágeis com a construção do Rodoanel; construção de um centro de referência e de estudos sobre o meio ambiente da região, com laboratório experimental e barco-escola, para estudo das condições da água e do ecossistema da represa, a fim de proporcionar ações de preservação desses recursos, que se tornaram frágeis, e ampliar a cultura ecológica sobre a importância da água, da fauna e da flora para o futuro do Planeta; e a construção de uma estação de saneamento básico, visando à coleta e ao tratamento do esgoto. 17) que , por ocasião do ato “Rodoanel sim, destruição da vida não”, foram avaliados aspectos positivos e negativos do Rodoanel e a necessidade do cumprimento dessas reivindicações e compensações, para minimizar os aspectos ambientais e sociais gerados pelo Rodoanel; 18) que os moradores entendem que o Rodoanel deve ser visto como uma grande obra, que vem para diminuir o grave problema que é o

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

congestionamento caótico da RMSP, e não como obra ecologicamente irresponsável e destruidora do meio ambiente, motivo por que acreditam que a Dersa e o Consórcio Queirós Galvão atenderão essas reivindicações e compensações. Paulo Barbosa, representante da Associação de Defesa e Apoio dos Direitos Humanos do Alto Tietê, destacou ser o momento presente a ocasião mais propícia para se assumir um posicionamento firme e claro frente ao projeto da DERSA; disse opor-se à forma como a obra é apresentada, e à ausência total de escuta da população durante a elaboração do projeto; crê que a obra comprometerá a situação dos mananciais. Expressou seu temor em relação ao fato de as indenizações não corresponderem ao real valor dos imóveis, face à supervalorização da região, enfatizando a necessidade de uma mobilização de todas as comunidades atingidas pelo Rodoanel. Sandro Nicodemo, representante da Rede Ambientalista do ABC, após avisar que disponibilizaria o vídeo apresentado a quem o desejasse, comentou que a realidade da população, no que tange aos meios de transporte, é o transporte público, e que portanto a solução do problema residiria não em obras que favorecessem quem tem carro, mas nos investimentos em transporte coletivo; exortou quanto à necessidade de se dar ouvidos ao que reclama e sofre a população local, e terminou, com o intuito de enfatizar a necessidade de se abordar eticamente os problemas que envolvem o Rodoanel, lendo o texto seguinte, segundo ele de autoria de um sobrevivente de campos de concentração nazista: "Prezado professor. Sou sobrevivente de um campo de concentração. Meus olhos viram o que nenhum homem deveria ver. Câmaras de gás construídas por engenheiros formados. Crianças envenenadas por médicos diplomados. Recém-nascidos mortos por enfermeiras treinadas. Mulheres e bebês fuzilados e queimados por graduados de colégios e universidades. Assim, tenho minhas suspeitas sobre a educação. O meu pedido é: ajude seus alunos a tornarem-se humanos. Seus esforços nunca deverão produzir monstros treinados ou psicopatas hábeis. Ler, escrever e aritmética só são importantes para fazer nossas crianças mais humanas". Jerusa Lisboa Pacheco Reis, representando a OAB de Poá, justificou sua presença na audiência em razão de julgar existir profunda integração entre os municípios de Suzano e de Poá; relatou tratar-se Poá do menor dentre os municípios atingidos pelo Rodoanel, e temer pelos reflexos da obra sobre a indústria local, com a demissão de muitos trabalhadores; considerou danoso o projeto de alteração do leito do Rio Guaió, para o curso que ele percorria antes de ser primeiramente desviado, dando então origem a enchentes, como ocorria no passado. Observou que Poá tem uma pequena área de proteção ambiental, a qual seria fortemente impactada pela obra; ressaltou sua preocupação com a captação da água pelas indústrias têxteis do município, se concretizado o desvio do leito do Rio Guaió, o que o faria quatro quilômetros distante das empresas, pondo em risco sua capacidade de manter os empregados diante dos prejuízos decorrentes da situação; comentou também ser preocupante a questão do acesso da SP-66, e, no que atina às áreas do município que sofrerão forte impacto, destacou a avenida Ibar, sede de algumas das maiores empresas da cidade, e que segundo o projeto seria fechada, atingindo, além das empresas, cerca de trezentas casas. Francisco Maurício da Silva, agricultor, argumentou que o Rodoanel passaria por cima de inúmeras pequenas propriedades rurais como a sua, prejudicando inclusive a locomoção local; que diversos poços serão destruídos ao longo do percurso da rodovia, prejudicando inclusive a irrigação e, consequentemente, o emprego dos trabalhadores do campo que dependem da agricultura. Eloísa Elaine Soares B. F. Oliveira disse que, há cinco anos atrás, esteve na DERSA, onde foi tranqüilizada a respeito da até então pouco provável construção do Rodoanel; ressaltou, no entanto, que recentemente o projeto voltou a ser concretamente abordado; manifestou preocupação com relação à condição dos moradores dos locais objeto de desapropriação, como também no que ser refere aos moradores que, sem serem desapropriados, serão entretanto muito afetados pela obra e

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

pelo trânsito que provocará na região. Protestou a respeito da forma como a DERSA esclarece a população a respeito da obra, destacando apenas seus aspectos positivos, deixando muitas dúvidas por esclarecer. Paulo Gomes, representando os empresários da SP-66, relatou que o Rodoanel não vai apenas seccionar a referida rodovia, mas na verdade interrompê-la, trazendo consigo enormes prejuízos econômicos. Relatou que o fato de 28 dessas empresas encontram-se em frente à rodovia, e que, destas, metade deverá mudar-se para outra cidade com a obra, em situação idêntica AA que ocorre em Poá; comentou que, de acordo com o compromisso assumido pela DERSA, haveria disposição por parte da empresa de estudar todos os casos que lhe fossem apontados. Washington José dos Santos protestou quanto a ter sido vaiado na audiência de Ribeirão Pires; disse ter vindo não para apoiar o Rodoanel, mas antes para reconhecer, como vítima da desapropriação, tem cumprido com seu compromisso de reassentar as famílias na mesma condição, e que em razão disso é extremamente a favor do Rodoanel. João da Silva Faria iniciou por convocar todos para evento a realizar-se no dia 28; falou a respeito da necessidade de fazer respeitar os direitos da população afetada pela obra; disse não confiar nos mecanismos democráticos para dar uma resposta satisfatória às questões que surgem no curso do processo de discussão da obra; Alessandra da Silva disse morar em região que será afetada pela obra, e que, com proprietária legítima de seu imóvel, sendo portanto injusto que tenha que mudar-se para um bairro mais afastado, uma vez que, com a indenização que deverá ser paga pelo Rodoanel, não será possível morar em um bairro na região central da cidade. Comentou que, no bairro de Monte Cristo, os moradores foram desapropriados impositivamente, sem que lhes fosse dado opinar a respeito, e mediante o pagamento de valores inexpressivos. Questionou para onde seria destinada a morar, diante da falta de locais adequados, e voltou a protestar contra a falta de oportunidade para discutir o *quantum* das indenizações. Otis Carvalho Filho comentou tratar-se a audiência de um evento de pouco significado, uma vez que tudo estaria já previamente decidido; ponderou que a obra não contempla nenhuma preocupação ambiental, e que estar-se-ia desrespeitando a legislação ambiental, na medida em que atravessa área de proteção aos mananciais, passa pela represa Billings e não cuida de preservar as matas ciliares. Ronaldo (sobrenome não informado), manifestou sua frustração relativa aos resultados obtidos pelo Conselho Gestor da APA do Rio Tietê; criticou a posição pouco aberta ao diálogo por parte dos interlocutores que representam o Rodoanel; destacou que o desenvolvimento deve ocorrer por meio de expedientes que importem em respeito à natureza; Ressaltou a urgência de se atender à população local quanto a suas necessidades de transporte público; sugeriu a mobilização dos atingidos pelas obras do Rodoanel por seus próprios direitos, no sentido de se evitar que obras sejam autorizadas sem a aprovação da população aprovada; por fim, disse que várias pessoas vieram a falecer em razão da remoção de suas residências, e que poucos foram os desapropriados que conseguiram, custosamente, uma indenização por volta de 15, 20 ou 30 mil reais. André Luis Gomes, estudante de Técnica em Meio Ambiente na ETEC de Suzano, disse haver tido oportunidade, durante a Semana do Meio Ambiente, em Suzano, de participar de oficinas que trabalharam os dados coletados pela Prefeitura, e que pode perceber, na ocasião, que op traçado do Rodoanel é coincidente com a área de maior potencial de cobertura vegetal da região, e que, apesar de tratar-se de área povoada, existe grande adensamento de mata no local; ressaltou que aprovar o Rodoanel para o local significa comprometer o futuro da cidade; sugeriu que se estudasse um projeto alternativo ao exposto, e que fizesse uso de um traçado menos invasivo município adentro. Relatou que, juntamente com outros estudantes e com o Deputado José Cândido, esteve na Assembléia Legislativa para discutir o assunto, e que o fato não teve maior repercussão; reiterou a necessidade de se elaborar um traçado mais tangencial para a obra, e

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

enfatizou a importância de se dar solução adequada à questão das moradias objeto de desapropriação. Encerrou sua participação enfatizando a necessidade de valorização adequada das APMs da região e de respeito ao Código Florestal. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Judiciário. Maurício Salvadore, Promotor de Justiça do Meio Ambiente de Suzano, comentou que as obras do Rodoanel preocupam o Ministério Público do Estado de São Paulo e explicou que, apesar de existir em cada comarca um promotor com autonomia para atuar nos assuntos locais, nessa obra do Rodoanel o poder de ação desses promotores é um tanto limitado. Propôs que as pessoas se organizem para exercer pressão no sentido de que seus direitos sejam observados e que o comitê que está sendo criado no âmbito da Prefeitua ofereça colaborações no tocante à análise do EIA/RIMA. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Derli, Vereador do Município de Suzano, comentou que reforçava algumas propostas formuladas, entre as quais a criação do grupo de trabalho no âmbito da Prefeitura. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Miguel Reis Alonso, Secretário Municipal de Política Urbana, comentou que o Município de Suzano passou por transformações importantes nos últimos anos com a execução de algumas obras e que sua população tem interagido com o poder público, como forma de garantir seus interesses, mas que a questão da indenização ainda não foi suficientemente discutida. Argumentou também que outra questão importante diz respeito à possível segregação da Rodovia SP-66 e que devem ser criadas alternativas para que nem os empresários nem a comunidade fiquem prejudicados. Concluiu sua manifestação apontando para a importância da participação nas audiências de órgãos representativos do poder público e da comunidade. José Afonso Pereira, Secretário de Meio Ambiente do Município de Mauá, teceu considerações sobre as questões do Rodoanel que vêm sendo discutidas com os representantes da Dersa, entre as mais importantes, a preservação da Gruta Santa Luzia, com a criação de um corredor que a ainterliga com a nascente do Rio Tamanduateí; a ampliação de áreas verdes; a implantação de infraestrutura para construção de um centro de visitação; a necessidade de alternativas para garantir os acessos aos municípios; a minimização dos problemas de tráfego derivados de sua intensificação. Declarou que estão sendo negociadas medidas para garantir que o Trecho Sul do Rodoanel, ao atravessar a Represa Billings, provoque o menor impacto possível. Passou-se à etapa das réplicas. Paulo Vieira de Souza comentou: 1) a importância da participação dos promotores de todas as comarcas nas discussões sobre o Trecho Leste do Rodoanel; 2) que se inciaram as obras para construção da ciclovia; 3) que será construído na Vila Nair o Parque Jacuí, próximo a uma instalação da Sabesp, e será entregue à população em janeiro do próximo ano; 4) que foram encontrados 500 animais no percurso das obras do Rodoanel, dos quais 100 foram encaminhados para tratamento, 25 morreram e 75 devolvidos ao seu *habitat*, e esse trabalho foi realizado pela Polícia Ambiental e a Universidade de São Paulo; 4) que será construída uma passarela de acesso à Unidade Básica de Saúde-UBS; 5) que cada município está recebendo verba de 10 milhões de reais destinados a reparos de vias; 6) que, para construção do Trecho Sul do Rodoanel, foram desapropriadas e reassentadas 1,5 mil famílias, e receberam, além do aluguel das moradias que provisoriamente ocuparam durante vinte e quatro meses, auxílio transporte no valor de 70 mil reais; 7) que o princípio que norteia o Dersa com vistas à minimização dos problemas relacioandos com a moradia é dar ao morador ou ao agricultor opção de escolha; 8) que o ideal é que o Rodoanel atravesse a cidade por via subterrânea, mas esta possibilidade é inexequível; 9) que um viveiro de plantas será operado e mantido pelas Prefeituras dos municípios, e que, como ocorreu no Trecho Sul do Rodoanel, será executado plantio que é trinta maior do que a supressão realizada; 10) que todos os diagnósticos e estudos podem ser acompanhados; 11) que quatro novos

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

parques estão sendo implantados, além de unidades de conservação; 12) que o Programa do Remanescente do Rio Guaió está sendo estudado e as propostas serão alteradas sempre que se fizer necessário, pois o traçado definitivo só será sacramentado após serem coletadas todas as informações e aprovadas, pelas autoridades ambientais, as propostas formuladas; 13) que, ao contrário do que se fala, as pessoas estão sendo ouvidas por ocasião das audiências, cujo objetivo é colher todas as críticas, propostas e sugestões e encaminhá-las ao órgão ambiental responsável pelo licenciamento, para que analise sua adequação e pertinência e possível incorporação ao projeto; 14) que, para qualquer tipo de unidade, seja uma casa ou um barraco, a pessoa terá duas opções, quais sejam, ou receber o valor do imóvel em dinheiro ou receber um apartamento no valor de 70 mil reais; 15) que o proprietário cujo imóvel está regularizado receberá o valor de mercado, avaliado por corretores; 16) que o primeiro passo do processo de desapropriação é a realização de um cadastro; o segundo passo, o selamento das residências, após a identificação dos proprietários; o terceiro passo, a realização de um levantamento físico da propriedade, abrangendo não só o terreno, como tamhém a área construída, as benfeitorias feitas, os recursos naturais existentes; e o quarto passo é delimitação da faixa de desapropriação; 17) que, se for executada qualquer construção após o levantamento realizado pela Dersa, esse proprietário será excluído do processo de desapropriação adotado por esta empresa e se submeterá às determinações do decreto de desapropriação de utilidade pública, que prevê uma avaliação por peritos específicos, tanto judicial como aqueles contratados pelo Dersa, os quais farão a avaliação baseados nos valores de mercado e no orçamento de três imobiliárias da região, e que, caso não haja acordo, o proprietário poderá reivindicar a justeza de seus pontos de vista judicialmente, mas que, de antemão, informa que o Poder Judiciário só reconhecerá o direito daqueles cujo imóvel estiver regularizado, ou seja, registrado em cartório; 18) que a Dersa pagará pelas benfeitorias feitas; 19) que, a título de informação, para a construção do Trecho Sul do Rodoanel, foram desapropriadas 1 mil e 452 residências, e que, apesar de ter sido realizado um grande número de reuniões – por volta de 1 mil 855 –, no prazao de quarenta e oito horas foram assinados os documentos e liberada a indenização, o que não acontece quando esse processo se dá no âmbito do Poder Judiciário; 20) que, para construção do Trecho Leste, serão desapropriados 7,5 milhões de metros quadrados e as obras serão iniciadas em 2010; 21) que, ao longo desse traçado cuja extensão é sessenta quilômetros, serão construídas sessenta e oito passagens subterrâneas, com corredores para a fauna, além daquelas destinadas às pessoas e aos veículos. Ana Maria Iverson, representante da J.G.P. – Prime, empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA, esclareceu: 1) que, ao contrário de algumas afirmações feitas, o tratamento dispensado aos recursos hídricos é fundamental para a construção de todos os trechos desse anel viário, motivo porque ele é detalhadamente documentado, reproduzido no texto diagnóstico, lançado em todos os mapeamentos e constitui um dos principais critérios para a escolha da alternativa de traçado; 2) que os estudos feitos para a avaliação de impacto, considera a necessidade da preservação e proteção dos recursos hídricos, e esses estudos foram realizados por técnicos profissionais e levaram em conta a evolução do padrão construtivo de rodovias no Estado de São Paulo, que se caracteriza pelo comprometimento com a preservação ambiental e a melhoria da qualidade de vida da população moradora da RMSP; 3) que todas as áreas de proteção de mananciais estão mapeadas e foi obserada a alternativa proposta há alguns anos atrás para a várzea do Rio Guaió, no Município de Suzano; 4) que a preservação dos recursos hídricos foi o critério determinante para a mudança de traçado do Trecho Leste no Município de Suzano, e que, portanto, não procede a afirmação de que as obras do Rodoanel Metropolitano Mário Covas “matam a água, matam a nascente, matam o olho d’água”, até mesmo

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

porque uma nascente só pode ser alterada se for concedida licença ambiental a uma obra que se caracterize como de utilidade pública; 5) que, portanto, a água que surgir naturalmente no terreno, em um determinado ponto, é redirecionada por um sistema de drenagem que a faz ressurgir em um ponto fora da faixa impermeabilizada pelo Rodoanel; 6) que, por esse motivo, todos os mapas constantes do Estudo de Impacto Ambiental apontam todas as drenagens e todas as nascentes existentes ao longo do traçado, e que, portanto, o Trecho Sul está sendo construído de maneira a não afetar a qualidade das Represas Billing e Guarapiranga e outros cursos d'água da região; 7) que se tinha não só a convicção técnica como a prova documentada de que nenhum impacto deixou de ser licenciado, e que, portanto, não é correta a informação veiculada de que o Trecho Sul não só causará impacto como também provocará a morte da Represa Billings; 8) que os estudos elaborados foram abrangentes e utilizaram uma metodologia que garante a viabilidade ambiental dos traçados rodoviários; 9) que algumas diretrizes serão revisadas pelos técnicos da Prefeitura e que, quanto mais contribuições houver, maior será a certeza de que o traçado a ser executado conseguirá mitigar todos os impactos possíveis; 10) que a equipe responsável pela elaboração doEIA/RIMA tem a convicção de que as diretrizes e soluções de intersecção propostas são as que menor impactos causam; 11) que essa análise comparativa é complexa, demorada, e exige uma equipe comprometida, com experiência em previsão de impactos e execução de obras similares; 12) que passada a fase de discussão da viabilidade ambiental, que é a fase da licença prévia, se dará início ao detalhamento do projeto de engenharia, oportunidade em que se levantam informações sobre os imóveis, seus perímetros, as áreas das propriedades rurais, a localização da captação de água e implantação e manutenção de dutos condutores junto à pista do traçado, de forma a garantir a irrigação de ambos os lados das propriedades; 13) que todas as contribuições são proativas, como, por exemplo, o documento que a Prefeitura de Suzano entregou, objetivo, pontual, apresentando soluções conjuntas e demonstrando o compromisso desse órgão na busca de soluções. Iracy Xavier, Diretora do Departamento de Avaliação de Impactos Ambientais–DAIA/CETESB, esclareceu: 1) que o licenciamento ambiental de qualquer empreendimento é feito com base nas legislações estadual e federal e que desde 1986 os procedimentos eram os mesmos, mesmo que se tratasse de obrasa com a envergadura do Rodoanel; 2) que a obediência à legislação se dá de forma rigorosa; 3) que o processo de licenciamento ocorre em três etapas: a primeira analisa a viabilidade ambiental do empreendimento, com vistas à concessão da licença prévia; a segunda, tem em vista à concessão da licença de instalação, e a terce, à licença de operação; 4) que o licenciamento deste empreendimento encontra-se na primeira fase, que é a da licença prévia, e que se iniciou com a apresentação à Secretaria do Meio Ambiente do plano de trabalho e culminará com a elaboração de um parecer, pelo DAIA, e seu encaminhamento ao Consema, que o apareciará para verificar sua viabilidade ambiental; 5) que é nesta etapa inicial do licenciamento que se realizam as audiências públicas; 6) que a fase posterior de detalhamento culmina com a concessão da licença de instalação, cuja condição é o atendimento de todas as propostas e recomendações feitas, inclusive durante as audiências, o que é rigorosamente verificado pelos técnicos do DAIA; 6) que é muito importante o trabalho de articulação realizado pela Secretaria do Meio Ambiente junto aos comitês de bacia, e no caso deste empreendimento, ao Comitê de Bacia do Alto Tietê. Depois de o Secretário-Executivo do Consema, respondendo à questão colocada por um manifestante, informar que o Rodoanel Metropolitano Mário Covas será executado se for demonstrado que consiste em uma obra ambientalmente viável, Iracy Xavier, Diretora do DAIA, retomou a palavra e esclareceu, ainda, que a expressão ambientalmente viável define um processo que se inicia com a análise do documento, que é o EIA/RIMA, e também das

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

sugestões e propostas formuladas durante as audiências públicas, das manifestações dos órgãos com interface nas questões envolvidas com esse empreendimento, entre outros os comitê de bacias – no caso, o Comitê de Baica do Alto Tietê –, o Conselho da APA da Várzea do Tietê. Marcelo Arreguy Barbosa, representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente – Consema, explicou, emprimeiro lugar, que o objetivo da audiência pública é discutir a viabilidade ambiental de empreendimentos, e, para tanto, ouvir as demandas, preocupações e angústias da população que será por ele afetada; e, em segundo lugar, que todas as sugestões apresentadas são registradas, pois se trata de contribuições a serem usadas como subsídios na avaliação que posteriormente o DAIA fará do EIA/RIMA sobre esse empreendiemnto e que elas também podem servir de elementos para uma crítica do projeto feita pelo próprio empreendedor, com base na qual poderá reavaliá-lo. O Secretário-Executivo, Germano Seara Filho, depois de informar que tudo havia sido registrado e seria juntado ao processo, para que os técnicos do DAIA analisasse todas as contribuições com vistas ao aprimoramento do projeto, declarou que todas as etapas da audiência pública haviam sido cumpridas e agradeceu, em nome do Secretário de Estado de Meio Ambiente, Francisco Graziano Neto, a presença de todos. Informou ainda que toda pessoa que ainda quisesse contribuir com o aperfeiçoamento desse projeto poderia encaminhar sua contribuição, no prazo regulamentar de cinco (5) dias úteis após a realização da última audiência sobre o Trecho Leste do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, 28 de julho de 2009, ou através dos correios ou protocolando-a diretamente na Secretaria Executiva do Consema. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora do Núcleo de Documentação e Consulta, lavrei e assino a presente ata.

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br