



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 Poá no dia 14 de julho de 2009.

Realizou-se, no dia 14 de julho de 2009, às 17 horas, no Auditório do Clube XI Paulista, na Rua José de Oliveira Gomes, 55 – esquina com a Avenida Brasil, próximo da Estação de Trem, Poá-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 Agostinho Coutinho Gomes, Secretário de Obras e Planejamento Urbano da Prefeitura do Município de Ribeirão Pires, Antonio Muraki, Secretário de Desenvolvimento Regional do Município de Ouro Fino, Pedro do Carmo Alves, Secretário de Meio Ambiente do Município de Ribeirão Pires, e José Adão Alves, Secretário de Segurança Pública do Município de Ribeirão Pires –, do Poder Legislativo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Antônio Yosiaki e Edson Savietto, Vereadores do Município de Ribeirão Pires –, do Poder Judiciário – na pessoa da Excelentíssima Senhora Thelma Thaís Cavarzere, Promotora de Meio Ambiente do Município de Ribeirão Pires –, dos órgãos públicos – nas pessoas dos Ilustríssimos Senhores Robson Hilário dos Santos, Secretário Geral da Câmara Municipal de Ribeirão Pires, e Roberto Borges dos Santos, Delegado de Polícia do Município de Ribeirão Pires – e 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, Germano Seara Filho, 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 Consócio 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. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. O Secretário-Executivo informou que o Senhor .José Soares da Silva, representante do Movimento em Defesa da Vida, indicado para falar em nome das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comunicou que, em virtude de problemas ocorridos em seu deslocamento,



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

chegaria com discreto atraso. Informou que, portanto, daria a palavra aos representantes da sociedade civil. Jerusa Lisboa Pacheco Reis, advogada militante no Município de Poá, ressaltou sua preocupação com a obra objeto da discussão; destacou que Poá tem apenas 17 quilômetros de extensão, mas que possui alta densidade populacional, o que constitui condição particularmente preocupante, de vez que é grande o número de moradias não-regularizadas, especialmente em Calmon Viana, motivo pelo qual solicita que os responsáveis pela obra se debrucem com especial atenção sobre o assunto, insistindo ainda em que os imóveis recebam justa valoração. Relatou preocupar-se ainda de modo particular com os moradores de Vila Bandeirantes, que também serão afetados pelo traçado apresentado, levando o bairro a enfrentar um fluxo de veículos além do que suporta, e deixou registrado, a esse respeito, seu efetivo interesse na discussão, pela comissão da Prefeitura responsável pelo assunto, de uma alternativa à rota fixada para o Rodoanel. Observou que, em razão do crescente fluxo de caminhões das empresas sediadas no local, como Ibar, Aunde e Coplatex, pela Avenida Ibar e pela Rua Formosa (onde os treminhões sequer conseguem fazer as curvas), possivelmente será necessário mesmo o refazimento do solo. Disse temer pelo parque industrial da cidade, que gera empregos e receita, inclusive tributária, para a região, e que será limitado em seu crescimento, posto que Poá não conta com muitas áreas disponíveis para a fixação de novas empresas. Objetou quanto à recondução do leito do Rio Guaió para o traçado que ocupara no passado, quando eram comuns as enchentes na SP-66, na Vila Bandeirantes e suas repercussões município adentro. Destacando a necessidade de uma aferição da situação *in loco*, ponderou que as enchentes decorrentes da mudança de curso do Guaió afetará as empresas Lion, Getec, TMKT, do outro lado da via férrea. Considerou importante atentar para o valor agregado dos imóveis, inobstante carentes de benfeitorias, como a Mineração Alto Araguaia, exemplo que autoriza inclusive seja invocado o Tratado de Quioto, uma vez que a cobertura vegetal desse imóvel tem um valor muito grande. Encerrou sua participação citando a Primeira Carta de São Paulo aos Coríntios, onde se lê que “Paulo plantou uma semente, Apolo regou, mas a obra é de Deus”. Paulo Cuba, representando empresários da SP-66 do Município de Suzano, disse estar há dois meses e meio buscando evitar que a rodovia seja seccionada, pois trata-se de uma importante rodovia, a mais antiga do Estado de São Paulo, pela qual passam 18 mil veículos/dia, q que interliga os municípios de Poá, Itaquá, Ferraz, Suzano e Mogi; comentou que a DERSA acenou com a possibilidade de alteração do traçado, o que depende entre outros de um posicionamento harmônico das prefeituras de Poá e Suzano a respeito da solução a ser adotada. Relatou que há vinte e oito empresas afetadas em Suzano, e que dessas 50% já sinalizaram com sua saída do município, em razão do trânsito local, que certamente as levaria a fechar as portas. Questionou até que ponto a DERSA se responsabilizaria pelos prejuízos decorrentes do eventual fechamento das empresas, inclusive quanto às dívidas trabalhistas, e que por essas e outras razões defende a posição destes empresários, dentre os quais ele pessoalmente se inclui. Teceu considerações elogiosas a respeito dos jovens ambientalistas quanto a seu posicionamento frente à obra sob análise, e sugeriu aos jovens que procurem fiscalizar o cumprimento das propostas adotadas. Disse haver buscado aferir junto à DERSA o valor indenizatório médio para as desapropriações, sem obter sucesso na empreitada. Comentou haver tomado conhecimento que os fundos de comércio também seriam indenizados, e não apenas os estabelecimentos, e sugeriu que a DERSA elaborasse uma cartilha, com o objetivo de dirimir dúvidas quanto à questão. Chicão comentou ter visto a obra ser inaugurada, por iniciativa do então Governador Mário Covas, e parabenizou o Estado por levar adiante o projeto, terminando por dizer que o trabalhador de Poá ganhará muito com o Rodoanel. José Lima, representante da entidade CONLUTAS, disse que, apesar



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

de ser de Ribeirão Pires, compareceu a essa audiência porque a obra alcança e interessa a toda a região; que as empresas da região já sabiam de antemão informações sobre a obra, desconhecidas dos moradores; disse questionar os possíveis traçados dados pela Dersa ao Rodoanel, com duas rotas, uma seguindo a Avenida Rio Grande e outra pela Avenida Índio Tibiriçá, e que era necessário que a população, que não entendia do assunto, discutisse com os técnicos qual seria o melhor traçado, e que, diversamente, fora-lhe informado pelos mesmos que já havia sido decidido qual que era o melhor traçado. Disse ser contra a definição de um traçado que favoreça interesses que não os relacionados à coletividade local; que além disso é preciso proteger os mananciais, especificamente a área que circunda a Represa Billings; observou que, enquanto nas últimas décadas nada se podia construir nesta região, por tratar-se de área de proteção aos mananciais, agora a obra do Rodoanel cruza Ribeirão Pires em doze quilômetros de trajeto, mediante o simples pagamento de compensação ambiental, incabível no caso em tela. Argumenta que é absolutamente necessário discutir democraticamente os aspectos positivos e negativos do projeto, de interesse para toda a região; relatou que o vídeo exibido não mostra fielmente tudo quanto teve lugar na região, como o aterramento de parte da Represa Billings, fato que está sendo investigado pelo Tribunal de Contas da União, na suspeita de ter havido superfaturamento da obra, defendeu um maior diálogo do Governo do Estado com a população, e encerrou reforçando o desinteresse que a obra no traçado atual apresenta a região. Carlos Alberto de Souza, representante do Conselho de pastores de Poá, indagou, a respeito das indenizações, qual seria o critério a nortear a distinção que é feita entre o valor dos imóveis com e sem escritura; destacou que muitos imóveis de Calmon Viana não têm escritura ainda, em razão da burocracia, mas têm bom valor de mercado, e que isso precisa ser considerado. Questionou também se seriam ou não mantidos os acessos para Suzano e, por fim, qual seria a distância mínima a separar a rodovia das residências, destacando o ruído e a trepidação num solo pouco consistente como o da região como alguns dos principais questionamentos a respeito dos quais a população anseia por respostas. Dora Conceição Silva, representante da Associação de Moradores da Vila Bandeirantes, de Poá, comentou que parte de seu bairro, Vila Bandeirantes, teria que ceder seu lugar à passagem do Rodoanel; questionou qual seria a rua perdida nesse processo de desapropriação, e apresentou um abaixo-assinado com quatrocentas assinaturas, solicitando que a Avendia Ibar seja preservada. Cleyton Elias Belquior, da União Municipal dos Estudantes de Poá, questionou se não seria esse o momento oportuno para que União, Estado e Município se pusessem a discutir os problemas que dizem respeito à população que será afetada, e não deixar exclusivamente que os debates se dêem no contexto das audiências públicas, que, apesar de úteis, não aprofundam a discussão com os moradores, e que para tanto devem se fazer presentes também nos bairros. Observou que já começam a se fixar moradias irregulares e pontos de droga no curso da obra; destacou que há pontos onde a obra formará verdadeira barragem, obstando o escoamento das águas e provocando alagamentos; indagou o que ocorreria a bairros como Vila Bandeirantes e Monte Cristo, que por sua vez já é um bairro um tanto isolado, no que tange ao acesso às escolas e postos de saúde, que seria ainda mais dificultado, e reforçou a solicitação dos que lhe antecederam no uso da palavra, pedindo mais detalhados esclarecimentos a respeito dos acessos da rodovia e seu pedagiamento. Juliana Queiroz destacou que Poá é uma cidade pequena e com diversos problemas, aos quais seriam acrescidos outros, derivados da construção do Rodoanel. Indagou se o centro esportivo de Calmon Viana seria prejudicado com o Rodoanel, se as condições de lazer e saúde seriam preservadas; manifestou sua preocupação com a população carente, que mora às margens da área a ser desapropriada, argumentando que os moradores têm todo o seu círculo de relacionamentos



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

no local. Comentou que as questões atinentes à obra devem ser discutidas nas escolas, e que a obra atinge a cidade com o um todo, e não apenas alguns bairros isoladamente. Claudete Bezerra dos Santos, representante do Partido da Social-Democracia, comentou que, além de professora universitária é também ambientalista, formada na Unicamp, razão de seu interesse nesse assunto, o Rodoanel; manifestou sua preocupação com questões relativas ao desenvolvimento sustentável, ponderando que toda a ação humana, em maior ou menor medida, apresenta algum impacto ambiental. Defendeu que a obra deve ser discutida com o povo, que aliás está engajado na luta por seus direitos, e não imposta pelo Governo do Estado. Observou que a população se faz presente e atenta às discussões, e que pessoalmente procedeu a uma leitura cuidadosa do relatório de Impacto Ambiental; opinou que o povo deve fiscalizar a obra, juntamente com o Governo do Estado. Indagou a respeito da possibilidade de se utilizar a Rodovia de um traçado aéreo, com vistas à redução do impacto ambiental. Citou o Programa Cidade Legal, do Governo do Estado, relacionado à questão do ITBI. Manifestou preocupação com Vila Bandeirantes, em relação aos transportes, e arrematou que fará neste trecho, como fez nos demais do Rodoanel, um cuidadoso acompanhamento da obra. Destacou por fim sua preocupação com a CRUMA, cooperativa local, que será atingida pela obra, e pediu à DERSA apoio no sentido de se buscar uma área que substitua o galpão onde é sediada. Edson Barbosa, da Associação de Apoio aos Direitos Humanos do Alto Tietê e Cidades Adjacentes, disse estar há dez anos envolvido com as questões relativas ao Alto Tietê e região, e lembrou que a Associação de Direitos Humanos do Alto Tietê tem promovido reuniões para debater a questão do Rodoanel e que outras reuniões tem sido feitas para discutir a obra, em vários de seus trechos. Comentou, a respeito dessas reuniões, que a melhor solução para o Rodoanel seria uma mudança de traçado; que são cinco os acessos que conduzem de Poá a Suzano e região, e questionou em que medida seriam modificados pela obra. Salientou que moradores da Avenida Padre Eustáquio terão suas casas desapropriadas, e que nos estudos feitos pela DERSA não se abordou o assunto, cogitando ainda que a própria DERSA desconheceria exatamente o traçado que o Rodoanel seguiria. Citou a cooperativa CRUMA, situada ao final da Avenida Padre Eustáquio, e que emprega trinta e seis trabalhadores, e que seria afetada pela passagem do Rodoanel, e indagou qual seria a solução oferecida pela DERSA ao problema, e concluiu lembrando que ainda resta abordar as questões de ordem moral e financeira. Paulo Barbosa, representando a Associação de Moradores de Vila Maria Demaggi, manifestou repúdio à utilização do termo “barraco” como sinônimo de moradia, a respeito de alguns moradores do bairro de Monte Cristo transferidos para o conjunto habitacional da CDHU, na audiência pública de Suzano; protestou quanto ao que julga ser o único enfoque do Rodoanel: aliviar o trânsito de São Paulo, às custas das áreas vizinhas; questionou ainda os gastos realizados, a utilidade da rodovia, a necessidade de retirar-se os moradores dos quais pelos quais passaria e os danos ao meio ambiente local. Protestou que a DERSA não buscou debater com a população as questões relacionadas à obra, e disse que aquela audiência pública seria demasiado insuficiente para que se esgotassem as questões à rodovia relativas. Argumentou que a obra tem causado significativa perturbação na vida dos moradores afetados, a ponto de modificar-lhes o modo de vida; que há muitos moradores do trecho leste da obra que, desapropriados, ainda não receberam sua indenização, e que é necessário que a obra conste do Plano Diretor do Município de São Paulo, posto que até de planejamento carece. Expressou sua preocupação com relação ao trânsito local, objeto de descaso pela DERSA, e questionou o traçado da rodovia, sugerindo fizesse uso das vias secundárias. Enfatizou a importância da manifestação de repúdio à obra pela população, tendo em vista, entre outros, a dimensão ambiental e social de sua repercussão. Douglas Izzo, disse acompanhar com



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

preocupação os debates que ocorrem na região e temer pelas consequências do rodoanel para as gerações futuras, e que, a exemplo do que tem ocorrido em São Paulo, que se tornou uma ilha de calor, com temperaturas superiores às das cidades vizinhas, Poá, Suzano, Itaquaquecetuba e região poderão ser afetadas, principalmente no que tange à poluição ambiental. Observou ser necessário que a questão das indenizações seja tratada com maior clareza. Mencionou proposta de emenda constitucional que tramita no Senado Federal com o intuito de pôr termo aos precatórios, e que conta com o apoio direto do Governador de São Paulo e de seu Prefeito – razão pela qual teme pelo não pagamento das indenizações acordadas. Anunciou que ele outros educadores estarão presentes na audiência pública do dia 28, em Itaquaquecetuba. Ponderou que a obra sob análise é muito importante, e que sua concretização está se dando com trinta anos de atraso, e trouxe à discussão a questão do pedágio. Lucas Barbosa, representante da Associação de Moradores do Parque Aliança, em Ribeirão Pires, protestou quanto à condução dos trabalhos pela mesa, no que tange ao tempo que por direito lhe caberia. Comentou a dificuldade da população no acesso às informações sobre o processo de discussão da obra. Destacou a dificuldade que já existe em relação ao trânsito de veículos nas cidades por que passa o rodoanel, e opinou que haveria uma piora significativa nesse contexto. Comentou das dificuldades que esses locais já vivem, e enfatizou que não economizaria nas palavras. Observou que a legislação de proteção ao meio ambiente não é obedecida; que a Bacia do Guaiú e Sete Cruzes seriam devastados pelo rodoanel. Observou que Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra são grandes produtores de água, e que essa sua característica seria prejudicada pelo Rodoanel; que a Gruta de Santa Luzia, em Mauá, e toda a paisagem rochosa da região, correria o risco de desaparecer. Sugeriu ainda que se estudasse um expediente que evitasse a destruição dos mananciais, citando a experiência norte-americana na recuperação dos mananciais. Encerrou seu pronunciamento tecendo elogios à atuação do Ministério Público no caso. Cristiane Monteiro, moradora de Mauá, comentou que esta é a segunda intervenção dessa natureza sofrida pelo município; ponderou que é natural obras dessa natureza repercutam, e que na verdade a responsabilidade, mais do que da DERSA, é dos políticos, de quem devem ser cobradas as iniciativas pertinentes; que, uma vez concluída a obra, e tendo ela aspectos positivos, todos reivindicarão sua paternidade. Comentou que é momento de se solidarizarem os moradores das áreas afetadas, e exigirem dos governantes que fiscalizem a obra de perto. Eduardo Reis, representando a Comissão Técnica da Prefeitura de Poá, observou que a população deseja respostas com relação às questões ligadas à desapropriação dos moradores das áreas por que passará o Rodoanel; observou que não existe motivo para intranquilidade, posto que Poá tem uma comissão que desde o início se empenhou em acompanhar a discussão sobre a obra. Disse pretender discutir as áreas afetadas, os córregos que sofrem canalização ou que poderão ser desviados, e saber o papel da córregos que estão hoje sendo canalizados, os córregos que podem ser desviados; mas também saber o papel da Secretaria do Meio Ambiente no processo, uma vez que é inconcebível, por exemplo, que se torne a deixar a região vulnerável a enchentes, como no passado. Manifestou sua preocupação com os trabalhadores cooperados do CRUMA e com a Vila Bandeirantes. Relatou que, segundo a proposta de compensação apresentada pelo município à DERSA, pleiteia-se campos de futebol, uma maior atenção às famílias, aos bairros, às empresas, e, quanto ao CRUMA, especialmente, um projeto de minimização do sofrimento dos trabalhadores durante as obras; disse ainda preocupar-se com uma melhor estrutura e interposição da malha viária central na Vila Bandeirante, que ficará segregada, mas que tem certeza de que a obra facilitará o deslocamento na região. Comentou, finalizando, que deve ser dada particular atenção às empresas da região. Sandro Nicodemo, da Rede Ambientalista do ABC, destacou a importância de se considerar o



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

vínculo do morador com o local em que vive, que recebe o nome técnico de topofilia, vínculo este explicado por meio da história e da cultura, entre outros. Destacou que o indivíduo retirado do lugar em que vive sofre uma perda de sua identidade pessoal, sobrevivendo com frequência a depressão. Observou que, se o Rodoanel foi planejado com a preocupação de se priorizar a sustentabilidade, sua implementação o contradiz, na medida em que se está prejudicando as dimensões ambiental, social e econômica das áreas afetadas. Destacou a importância de o prefeito efetivamente participar das discussões. Comentou, com relação ao trânsito em São Paulo, e que é o motivo pelo qual o Rodoanel se coloca como necessário, que no caso dos caminhões, bem como no dos trens, possivelmente a obra será de questionável utilidade. Pondera também que, se o Rodoanel é fato consumado, qual então a utilidade de um processo de licenciamento? Observou que, diante da objeção da população atingida à construção do Rodoanel, que este foi apresentado e introduzido fragmentariamente. Notou ainda que a DERSA tem lançado mão de expedientes publicitários com o intuito de promover a obra, a exemplo do que ocorreu com materiais educativos a exemplo do gibi da Turma da Mônica, de Maurício de Souza, e que trazia o título “Rodoanel trecho Sul, oba!”, material produzido unicamente a partir de informações fornecidas pela própria DERSA. Narrou que a Maurício de Souza Produções reconheceu sua falha e propôs à rede ambientalista, a título de compensação, abordar os demais aspectos da história. Por fim agradeceu a João Paulo haver cedido seu tempo para que se exibisse o vídeo sobre o trecho Sul do Rodoanel. Elias El Ghossain, membro do PV de Poá, argumentou trazer ao Prefeito de Poá documento em que oferece sugestões a respeito do que pode ser feito na cidade, no que se relaciona com o Rodoanel; disse tratar-se de sugestões de interesse social, como com relação à Rua Zenite e à Rua Monte Alegre, áreas de turfa, onde as casas chegam mesmo a afundar, e que pedem tratamento especial. Mencionou que ao final da Rua Padre Eustáquio há o CRUMA, e solicitou à DERSA que se empenhasse por salvar essa entidade, dada sua importância. Observou que a área ocupada pela empresa Eron, onde o Rodoanel passa, vai deixar naquele trecho uma ilha isolada, inutilizando a última área industrial de Poá, de aproximadamente 300 mil metros quadrados, impedindo o crescimento industrial da cidade; que essa área, cindida ao meio, deixou uma ilha à qual não se tem acesso nem por Poá, nem por Suzano, posto que dividida pelo rio, e que, seria importante que a DERSA viabilizasse um desvio ou um aproveitamento maior da área. Sugeriu alguns desvios no traçado da obra, com o fito de minimizar os prejuízos ao município. Relatou que Poá perde com o Rodoanel uma de suas principais produtoras de cabos elétricos, além de cinco campos de futebol, em substituição aos quais outros quatro terão de ser implantados, a título de compensação ambiental. Destacou que o DERSA tem uma verba de 500 milhões de reais de verba para todo o trecho Leste, a ser aplicado em compensação ambiental, e que é preciso que esse dinheiro seja usado para fazer as compensações ambientais também em Poá, como o Parque da Várzea do Tietê, projetado por Ruy Ohtake, e que acompanha o Rio Tietê de São Paulo a Salesópolis, razão pela qual pleiteia junto ao DERSA e à Secretaria do Meio Ambiente seja melhorada a compensação ambiental do trecho do Rodoanel. Rosenil Barros Órfão, representando o PT de Poá, destacou a importância da presente audiência, sob a perspectiva da participação popular, e teceu elogiosas considerações à sua condução; comentou que percebe que os movimentos sociais estão mais organizados, e que ocorre um sensível amadurecimento das discussões, que entre outras coisas acentua as contradições antes observadas entre os diferentes posicionamentos, resultado direto de uma conscientização maior sobre a importância do impacto da obra em questão, o Rodoanel, sobre toda a região do Alto Tietê. Afirmou, enquanto Secretária de Participação Popular do Governo de Suzano, a importância da obra para a região, acrescentando ser a obra um importante fator desenvolvimentista. Questionou sobre o prazo



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

fatal para a conclusão da licitação uma vez que a Prefeitura de Suzano, até agora, só fez garantir que os Estudos de Impacto Ambiental sejam realizados. Observou que mesmo o traçado da obra ainda não está consolidado, e que este é o objetivo principal da audiência: definir o traçado de forma que os impactos ambiental, social e econômico sejam os menores possíveis e que se consiga efetivar as contrapartidas positivas com relação a essa obra; que isto sofre ainda a direta influência da questão eleitoral, sobretudo quanto à definição do melhor traçado e dos trechos em que o Rodoanel deve passar acima do solo. Afirmou ainda que os estudos técnicos das prefeituras estão sendo feitos e que pretende dialogar com o prefeito, com todo o secretariado, com a Câmara Municipal de Poá e com o movimento organizado da cidade, para que se encontre uma solução conjunta para a questão. Pontuou que existe uma estreita relação entre os municípios de Poá e Suzano, donde a necessidade de se buscar uma solução que parta da colaboração entre as duas cidades; que o escopo da atividade estatal é garantir que a população tenha melhores condições de vida em sua região, o que depende da capacidade da população de se auto-organizar, o que remete à importância dos conselhos regionais, bem como da Associação de Direitos Humanos do Alto Tietê, na discussão dos projetos sob análise. Ronaldo Delfino, membro do Conselho Gestor da APA do Tietê, depois de relatar sua participação em reunião do Conselho, quando se discutiu questões relacionadas com a Duplicação da Marginal Tietê, fez comentários sobre as indenizações que serão feitas nos Municípios de Poá e Suzano, em cujo processo a Dersa não pode errar, uma vez que está em jogo a vida das pessoas, uma vez que a questão ambiental diz respeito à própria vida. Propôs que se realizasse uma discussão séria com as comunidades, e não uma reunião como essa que acontecia e improdutiva, uma vez que as pessoas não teriam as respostas que desejavam. Propôs que a população se organizasse, a exemplo do que ocorreu com a Duplicação da Jacu-Pêssego, sob pena de ficarem sem moradias, principalmente porque o Governo do Estado não tem nenhum projeto habitacional, e não sabe onde colocará as pessoas. Argumentou que, inquestionavelmente, o Trecho Leste do Rodoanel provocará degradação ambiental é um fato e que a cada vez surgem projetos ambientais mais agressivos, porque, sem dúvida, no máximo em vinte e cinco anos, cada pessoa terá no máximo cinco litros de água por dia, e que a guerra pela água no Brasil já se iniciou entre os Estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Amós Corritori, representante do Sindicato dos Aposentados da Classe Médica de Poá e de Ferraz de Vasconcelos, declarou que, embora concordasse com a implantação do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, propunha que se promovesse uma mudança nos combustíveis utilizados, porque, se isso não for feito, a cidade de Poá, que é uma estância hidromineral, se tornará poluída. Carlos de Campos, representante da Associação Reviva a Cidade e da entidade Agenda 21, com atuação na região do ABC, afirmou que o projeto do Rodoanel encontra-se obsoleto, pois, na época em que foi concebido, entravam na cidade entre cem e duzentos automóveis, e que atualmente entram oitocentos, e que não há nenhuma rodovia que dê conta dessa demanda. Argumentou ainda que, por ter constatado a má qualidade do transporte público, o que contraria aquilo que é veiculado pela propaganda oficial, foi levado a questionar a veracidade da propaganda sobre o Rodoanel. Queixou-se da dificuldade em dialogar com o Governo, e que dezenas de entidades da sociedade pretendem distribuir grande quantidade de material explicativo por toda RMSP. Acrescentou que tanto a Prefeitura como o Governo do Estado de São Paulo vêm insistindo em realizar obras como o Rodoanel e a Duplicação da Marginal Tietê. Ao concluir, observou que a experiência mostra que a solução para congestionamentos e poluição é transporte público com qualidade. O Secretário-Executivo informou que acabara de chegar à audiência José Soares da Silva, que foi indicado para representar o Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Depois de declarar



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

que a má qualidade do transporte público existente na RMSP é responsável por seu atraso, José Soares da Silva indagou a respeito da quantia que havia sido paga ao cartunista Maurício de Souza para produzir o material panfletário e, em seguida, comentou: 1) que, com a divisão que o Trecho Leste do Rodoanel promoverá, a cidade de Poá se chamará “Pô, ah”; 2) que a Dersa tem bons engenheiros arrogantes, que aprenderam a fazer continha de somar, e deveriam saber quanto vale a vida humana, na Bolsa de Valores de Nova Iorque e, igualmente, quanto ela vale n RMSP; 3) que a metrópole de São Paulo, um tecido urbano de mais de 20 milhões de pessoas, em breve não terá mais água, pois a Dersa está matando a Represa Billings, motivo porque a água está ficando mais cara que gasolina; 4) que a Dersa não cumpriu nenhuma determinação do termo de referência no que diz respeito à Billings-Tamanduateí; Eu sou morador de Rio Grande da Serra e estou aqui, em defesa de Poá, uma estância hidromineral, que ganha dinheiro com água. 5) que a Dersa quer transformar Poá em uma cidade de mortos, e que alguns professores vêm aqui e a eles já se reportam ; 6) que o lixo gerado pela demolição derivada das grandes obras, como a Duplicação da Jacu-Pêssego e o Rodoanel, está aterrando as nascentes que abastecem Rio Grande da Serra; 7) que as empresas ganham dinheiro para matar pessoas com o lixo gerado pela burguesia; 8) que o Governador Serra sancionou a Lei Específica da Billings em Rio Grande da Serra, baseada em dados falso, mas sem olhar nos olhos das pessoas; 9) que se deve dizer não ao Rodoanel, uma vez que se trata de um pacto de morte para a sociedade. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam as pessoas em seu próprio nome. Sônia Maria Silvério, depois de comentar que morava em Poá há trinta anos, declarou que não entendia por que seria retirada de sua casa e não recebera informações precisas, só que teria de sair. Declarou não entender que seria retirada de sua casa, porque alguém assegurava que seria assim, sem lhe dizer quanto receberia, se o valor venal incluía ou não os impostos, o que a impedia de planejar se daria ou não para comprar outra casa. Paulo Roberto de Souza observou que metade das pessoas que compareceram já foi embora e que, daqui a pouco, aquelas que permaneceram também sem nenhuma solução. Comentou, também, que a audiência pública é a oportunidade de se examinarem e analisarem todos os aspectos do empreendimento a respeito do qual a população se manifesta, e, no caso desta audiência, trata-se do Rodoanel, não adiantando, pois, abordar outras questões, como, por exemplo, a atual situação da Amazônia ou outro fato igualmente importante. Acrescentou que o que levava a população a se manifestar é o temor que causa alguns aspectos dos empreendimentos, e que, no caso do Rodoanel, é o medo de a população perder suas casas. Comentou, ainda, que os cidadãos, a Dersa, prefeitos, a Prefeitura e os políticos, enfim todos que aqui compareceram devem discutir o traçado do Rodoanel, se ela passará ou não em cima das residências e cada proprietário, cada morador, deve ser avisado, mas que, infelizmente, quando se liga para a Prefeitura e se questiona esses dados, a resposta obtida é sempre: “Ah, não sei. Não sei” ou, então, “Você deve procurar a Dersa”, e que, a seus olhos, que deve assumir a responsabilidade é a Prefeitura de Poá. Argumentou, igualmente, que um grande número de moradores não consegue dormir porque não sabe se a casa dela vai sair ou não, e os órgãos municipais devem comunicar, avisar, até mesmo porque, do cadastro do IPTU constam o nome e o endereço de todos. Ao concluir comentou que não se deve agradecer a ninguém, e, sim, solicitar informações sobre o traçado, porque a Dersa, com certeza, já possui todas. Sérgio Caetano dos Santos declarou que era contrário, juntamente com a população, a implantação do traçado cuja análise, pelo Estudo de Impacto Ambiental e pelo Relatório de Impacto Ambiental, possui várias deficiências, e, com o intuito de esclarecer algumas delas perguntou ao representante da Dersa se estão sendo omitidas informações em relação aos impactos ambientais e urbanísticos que serão provocados no entorno desse traçado, e,



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

em caso positivo, que elas sejam repassadas para a população, e que, mesmo sendo indenizadas as família para implantação do trecho do traçado que passará por Calmon Vianna, ainda assim existirão algumas que, em virtude do vínculo familiar e do tempo em que residem no bairro onde moram, não desejam sair desse local, e que, por este motivo, a Dersa deveria transferir as famílias para o mesmo bairro ou cidade, de forma a não perderem o vínculo familiar. Antônio Soares Neto declarou que morava em Calmon Viana há 32 anos e que a população que aí residia lutou para conseguir as melhorias que aí existem, como, por exemplo, para que fosse instalada energia, rede de esgoto, calçamento e recapeamento das ruas, instalação de quadras de lazer, de escolas e de linhas de ônibus, e, até de faculdades, e que, com a construção do Traçado Leste do Rodoanel, todas elas irão de água abaixo. com certeza, vai passar, nós vamos ver tudo por água abaixo. Declarou, também, que a estrada será aterrada e a água descera morro abaixo, criando piscinas, e, lá embaixo, todos serão prejudicados. Declarou, também, que, como cada empreiteira será responsável por sua obra, o que ela fez aqui ali e o que ela quebrou, é ela quem pagará. Declarou que não concordava com a maneira como estava sendo apresentada esta obra, porque, a seus olhos, ela deveria ser mais bem especificada, mais concluída, tudo direitinho, e que, portanto, conclamava a todos para cuidar do que é de interesse de todos. Nabuo Aoki Shiao comentou que três minutos é muito pouco tempo para abordar um assunto complexo como o traçado do Rodoanel, principalmente porque pretendia declarar que, aos 55 anos, tem motivos para ter orgulho de ser brasileiro, de ser poaense, principalmente porque o País se encontra em uma evolução democrática tremenda. Declarou ter constatado que estava em uma audiência pública que tratava de uma estrada, e que, nos tempos passados, não passava pela imaginação que a execução de uma obra pública fosse discutida em uma audiência. Declarou também que o Município criou uma comissão para analisar as reivindicações feitas pela população e que essa comissão serviria de elo com a Dersa, e que nenhum partido político criticou o Prefeito, declarou-se seu adversário, mas tratou apenas do traçado, inclusive das mitigações ou compensações ambientais que serão adotadas para minimizar os impactos que serão provocados. Observou, ainda, que não basta ter orgulho de ser poaense, pois era necessário também contribuir, e que agradecia às pessoas do ABC que produziram e apresentaram o filme, não para dizer “não” ao Rodoanel, mas para permitir que sejam feitas melhorias no Município de Poá, como a construção dessa rodovia, o que contribuirá para o aumento do trânsito de passagem, pois a população de Ferraz de Vasconcelos e de Suzano tentará acessar o Rodoanel pela Estrada dos Fernandes e dos Morangos. Declarou, ainda, que, com o aumento do fluxo de veículos, não sabia como o trem poderia atravessar a cidade, uma vez que havia apenas um viaduto, aspecto este que merecia ser discutido. Declarou também que outro aspecto importante é que se perderá um pedaço do Município de Poá, cujo território já é pequeno, e que essa perda, logicamente, será feita uma compensação ambiental. Kely Cristina de Jesus Cardoso pediu a atenção de todos, porque as pessoas que seriam afetadas, que seriam desabrigadas, receberam notificação, receberam uma carta avisando que seria realizada essa audiência pública e que elas deveriam dela participar, para receberem informações e ficarem mais a par da situação. Declarou, também, que morava a 200 metros do Rio Guaió, mais precisamente na Rua Padre Eustáquio, e que sua casa não será desapropriada, mas, por outro lado, o Rodoanel passará muito próximo, e que, portanto, passarão ao seu lado caminhões transportando carga a 120 km por hora, o que é muito ruim para quem trabalha, e que as pessoas que passarão a mora próximas dessa estrada, e que são seus vizinhos, não estão cientes de que em breve ocorrerão mudanças consideráveis em suas vidas. Solicitou, em seguida, que fosse dispensada uma atenção a todos os moradores, e que, embora soubesse que nenhuma pessoa nessa audiência estava



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

ênfatizando o aspecto emocional, ele deveria também ser considerado. todos nós temos as nossas emoções e isso deve ser considerado. Mas é um lugar que já está afetado, é um lugar que já está comprometido, para vir para um lugar que ainda não — que não tem comprometimento com esse alto índice de aquecimento global, toda essa questão de efeito estufa. Isso é muito grave, isso é muito importante. Carlos Souza Moreira declarou que, quando voltava hoje de Suzano, ficou muito triste porque, se, por um lado, será implantado nesse Município, um Centro Federal de Tecnologia, provavelmente, o CEFET, a população poense terá dificuldade em chegar até ele. Declarou, ainda, que, se por um lado, por um lado, trata-se de uma conquista dos moradores, que também “brigaram” para que fosse implantado saneamento básico, água encanada e asfalto e rede de esgoto. Declarou que havia informações de que alguns contratos já foram firmados com as construtoras, e que, mesmo assim, não a população não havia sido informada sobre o percurso exato desse trecho. Declarou, ainda, que Poder Público Municipal precisa acolher essa população, que se sente distante dos centros de decisão, e que teve de lutar para que não fosse implantado essa presidência, a Fundação Casa, em seu território, porque este Município é segundo menor do Estado de São Paulo, mas sua bandeira ostenta a frase “os pequenos vencem pela audácia”. Lauro Neto declarou que mora no Bairro Monte Cristo e estuda o meio ambiente na ETEC de Suzano e que ficava feliz porque alguns companheiros lembraram da luta travada na audiência que aconteceu em Suzano, quando alguns alunos fizeram uma manifestação. Declarou discordar do posicionamento segundo o qual a população de Poá teria de aceitar que o traçado do Rodoanel cortasse a cidade, ou seja, discordava da postura da Dersa de se relacionar com os moradores como se fosse seu patrão, embora tenham sido eles que lutaram para construir esse bairro. Acrescentou, também, que politicamente Suzano e Poá sempre foram unidos, como bem mostra o SAMU, e que a população dessas duas cidades deveriam unir-se para lutar de modo a alterar essa situação. Ao concluir declarou que se deveria enterrar-se a Dersa, porque grandes obras como essa têm que ser sensível não só com o meio ambiente como também com as pessoas, e que deveria fazer-se três minutos de silêncio de modo a comungar o pensamento com as pessoas que terão de sair de suas casas e daquelas que viverão na beira dessa rodovia. Depois de perguntar se a avenida Ibar seria fechada, Horlâncio Gomes de Souto comentou que existe um terreno vazio há mais próximo dela há quarenta anos onde só há mato e questionava por que ele não era usado como acesso paralelo à SP-66, uma vez que nele foi construído um túnel, na gestão Mário Covas, que enche de água sempre que chove e causa transtorno para toda população. Ao concluir declarou que dizia “não” à implantação do Rodoanel. Washington José dos Santos declarou que era difícil manifestar-se que era favorável à implantação do Rodoanel, porque, nesta audiência, 99,9% de pessoas manifestaram-se contrárias, entre as quais se incluem os ambientalistas que usam este espaço para se promover. Declarou ter sido informado que 1 mil e 89 famílias que viviam em condições subumanas lá em Osasco na região onde ele morava foram indenizadas pela demolição de suas residências, quando da implantação do Trecho Oeste do Rodoanel, além de passarem a usufruir de melhores condições no reassentamento. Declarou ainda que quem degradava o meio ambiente eram as pessoas, e não as obras do Rodoanel como estava escrito na faixa. Maria de Lurdes Aquino declarou que o medo que o Rodoanel despertava na população diz respeito ao seu destino, pois serão realocados, e que se viu na apresentação feita através de *datashow* no início dessa audiência foi sobre a Zona Sul, mas o que interessa às pessoas presentes é a situação de Poá. Declarou também terem sido criticadas as pessoas que não permaneceram nessa audiência, mas é necessário levar-se em conta que a grande maioria se levanta às quatro horas da manhã para pegar trem e ônibus ou van e fazer a baldeação em Guaianases, pois até agora não foi atendido o pedido que haviam feito há mais de dois anos de que



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

seja feita uma interligação entre as Estações da Luz e a Estudantes. Declarou ainda que se alardeia que o Rodoanel contribuirá para que as pessoas se locomovam de carro para a São Paulo, mas, como não existem aí condições para se estacionar o carro, seus proprietários não serão beneficiados como também não o serão quem tem caminhão. Fabiano Rodrigues declarou que, se a maioria quiser o Rodoanel, ele quer, e, se a maioria não quiser, ele também não quer. Passou-se ao segmento em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Fernando Rodrigues Molina, Vereador do Município de Poá, declarou que, de repente, tem de ser revista a condução das audiências públicas, e que quem deveria usar a palavra em primeiro lugar eram os moradores afetados, porque, embora seja importante a manifestação dos representantes da sociedade civil, aqueles que serão diretamente prejudicados e não podem permanecer até o final porque têm de se levantar cedo para trabalhar. Depois de perguntar se até agora não foram realizadas pesquisas para detectar o grau de satisfação das pessoas desapropriadas em decorrência da construção dos trechos do Rodoanel, mais precisamente no que diz respeito ao valor pago pela desapropriação, sugeria à Dersa ou à Prefeitura que solicitasse auxílio jurídico para que, além de tornar mais ágil o processo de desapropriação, fossem adotadas as medidas necessárias para que não recebam um valor menor que o do mercado. Questionou se as desapropriações ocorrerão somente na faixa de domínio do Rodoanel, porque, no caso da Vila Bandeirantes, este bairro não se localiza na faixa de domínio. Declarou também que endossava a proposta da moradora de que não fosse fechada a Avenida Ibar e perguntava, se ela vier a ser fechada por causa da obra, qual o órgão que arcaria com os valores da indenização e como ficaria a situação dos alunos no ano letivo, ou seja, se ocorrer a desapropriação. Declarou ainda que o Município de Poá é muito pequeno, o terceiro menor do Estado de São Paulo, já cortado por uma linha férrea, e que a transposição dessa linha se tornará mais difícil com o aumento do tráfego em decorrência do funcionamento desse trecho do Rodoanel. Questionou que contrapartida concreta Poá receberá e pediu que a esse município, que já sofre com as enchentes, que é um problema muito grave, fosse dispensada muita atenção. Comentou que, se a Zona de Cinturão Meândrica for interrompida, surgirão problemas de drenagem e serão prejudicados os moradores da Vila Bandeirantes, com a piora da qualidade do ar, o que tornava necessário arborizar também as ruas da cidade. Observou que cidades do Mundo, como Macau, Bogotá e Barcelona, aumentaram o número de usuários ciclistas, porque o Governo investiu maciçamente em ciclovias e que considerava a construção do Rodoanel uma oportunidade excepcional, por se tratar de um local extenso e que não é perigoso, para a população praticar ciclismo. Declarou que se pretende preservar os empregos da cidade, motivo pelo qual não se podia ser contrário à indústria, porque ela gera emprego e que, portanto, este é o motivo por que defendia a manutenção das indústrias da cidade. Ricardo Massa, Vereador e Presidente da Câmara do Município de Poá, depois de dar os parabéns aos técnicos da Dersa, declarou que observara que eles trabalharam durante todo o desenrolar dessa audiência, anotando os pontos de vista favoráveis e contrários à implantação do Trecho Leste do Rodoanel Metropolitano Mário Covas. Declarou também que todas as pessoas presentes estavam cuidando de seus interesses, e que, como Presidente da Câmara Municipal e em nome dos Vereadores Júnior da Locadora, Wellington Obis, Marquinho Indaiá e Mário Sumirê, que se encontram presentes, colocava a Câmara Municipal e à disposição de todos os moradores de Poá, afetados ou não por essa obra, para tratar desse assunto, que é de interesse de todos. Declarou ainda que seria hipocrisia acreditar que esse traçado do Rodoanel não atravessará o Município de Poá, porque se trata de uma obra viária importante para o desenvolvimento do Estado de São Paulo, o que demonstra o dinheiro até então gasto em sua execução, para a qual, salvo engano, o Governo Federal contribuiu com um terço dos



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

recursos gastos. Declarou igualmente que se deve ter coerência e dizer que o Governador, que é de um determinado partido, está executando essa obra, e que o Presidente da República, que é de outro partido, está contribuindo também com a sua execução. Declarou igualmente que, para finalizar, congratulava-se com todas as pessoas que vieram de outras cidades e aqui se manifestaram, de modo favorável ou contrário à execução dessa obra, e que, em nome dos moradores desta cidade, na qual nasceu e para qual gerava emprego, esclarecia que todos serão beneficiados com essa obra, ou seja, as empresas, que usarão o Rodoanel para trafegar com seus caminhões, e a população, porque, sem empresas gerando os empregos não há como se sobreviver. Ao concluir, reiterou que a Câmara Municipal se encontrava à disposição de todos os moradores do Município de Poá, para que, de uma forma harmônica, se consiga encontrar soluções harmônicas para todos os problemas que ora se descortinam. Derli, Vereador do Município de Suzano, declarou ter sido o único vereador que se posicionou claramente em relação ao Trecho Leste do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, e os demais não o fizeram, o que era lamentável, porque está provado que esta obra provocará impacto social e ambiental, o que o levou a propor, na audiência pública de Suzano, que se rediscutisse este traçado. Declarou, em seguida, que, só no Jardim Monte Cristo, bairro onde foi criado, 180 casas serão desapropriadas, motivo por que nenhum de seus moradores é favorável à implantação desse trecho, o que igualmente acontece com os moradores de Calmon Vianna. Declarou ainda que todas as propriedades serão indenizadas e é o seu valor que deve ser discutido, porque este é o motivo pelo qual a população vem comparecendo às audiências. Declarou igualmente que a SP-66 morrerá caso se mantenha esse traçado, e que muitas empresas e micro-empresas serão afetadas, e cada uma delas gera de três a quatro empregos. Argumentou que, com o fechamento do Rodoanel, o fluxo nessa rodovia diminuirá e, evidentemente, cairá o consumo e, isso ocorrendo, as empresas fecharão. Argumentou ainda que é preciso pensar-se nesse acesso, porque as pessoas que montaram suas empresas são microempresários, são trabalhadores que vieram das fábricas, perderam os seus empregos e, com o dinheiro da indenização, montaram essas firmas e com a renda sustentam suas famílias. Questionou como ficará o lado do Rodoanel tanto em Calmon Vianna como em Poá, ou seja, se serão construídos jardins e praças, se esses bairros serão iluminados e receberão benfeitorias fundamentais. Ao concluir, declarou que estranhava o fato de algumas pessoas, que nunca havia visto, defenderem incondicionalmente esta obra, o que o levava a acreditar se tratar de algo “plantado”. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Marcos Borges, Vice-Prefeito da Estância Hidromineral de Poá, declarou, inicialmente, que, com grande orgulho e satisfação, estava presente nesta audiência, na condição de Vice-Prefeito da cidade de Poá e que havia sido escolhido pelos amigos e pelos colegas do grupo técnico que analisou os impactos causados pela construção do traçado do Rodoanel Metropolitano Mário Covas. Declarou que todos aqueles que o antecederam tornaram explícita sua preocupação em relação a esses impactos – sociais, que serão causados pelas desapropriações, ambientais, alguns dos quais serão compensados, e econômicos, em decorrência dos prejuízos que serão causados em algumas empresas que geram empregos e renda para o Município. Declarou, ainda, que se congratulava com o Presidente da Câmara de Vereadores, Ricardo Massa, que explanou, de forma clara e transparente, sua preocupação com a Daneva, uma empresa pioneira em nossa cidade e que gera inúmeros empregos, preocupação esta que é comungada pelo Prefeito Testinha, que criou um comissão, um grupo de trabalho, com a tarefa de analisar os impactos serão causados e as medidas que serão adotadas para amenizá-los. Declarou igualmente que algumas pessoas que se manifestaram reiteraram sua expectativa de que tanto eu, na condição de Vice-Prefeito, como o Prefeito Testinha não nos omitamos em relação aos



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

problemas que serão causados com a implantação desse trecho do Rodoanel. Afirmou que reiterava seu posicionamento e o do prefeito, pois nenhum dos dois nunca se omitiu, porque sempre se fez presente como demonstram os trabalhos elaborados pelos técnicos dos órgãos municipais e cuja cópia foi passada às mãos do representante da Dersa e da Secretaria de Estado do Meio Ambiente. Depois de declarar ser esta a preocupação de todos aqueles que fazem parte do grupo ao qual se referiu e que foi criado pelo Prefeito, pediu permissão para ler um documento, tendo o Secretário-Executivo, Germano Seara Filho, sugerido que ele o protocolasse na Mesa de Trabalho, uma vez que já havia se excedido o tempo regulamentar que é destinado aos representantes do Poder Executivo. Depois de declarar que acatava em parte a sugestão feita pelo Secretário-Executivo, e que, portanto, não leria a introdução, fez a leitura de alguns tópicos desse documento, com o argumento de que existiam divergências nas informações apresentadas pelo Consórcio JGP Prime, entre outras no que diz respeito à área de empréstimo, pois consta dos estudos que ela se localiza entre os Municípios de Suzano e Ferraz de Vasconcelos, mas essa área pertence ao Município de Poá. Passou a fazer a leitura do documento, a qual passa a ser integralmente transcrita: “As condições de acesso da Rua Juriti e Rua Azulão, no bairro da Nova Poá, são precárias, e que, pelas condições de suportar o excesso de cargas transportadas, deverá ser apresentado novo itinerário, considerando a capacidade das vias e o menor impacto na população do entorno. Ainda existe uma escola estadual e, consequentemente, grande número de transeuntes, principalmente crianças e jovens, nos horários de entrada e saída dos períodos escolares. Deve ser estudado um itinerário alternativo. Mudança proposta pelo estudo do traçado do Rodoanel, quanto ao leito do Rio Guaió, divisa de Poá/Suzano. Se, no passado, já sofreu alterações — como foi aqui colocado pela doutora Jerusa —, tentando amenizar e resolver um problema de enchente, ora, por que, hoje, vamos retorná-lo ao traçado até então original, sujeito a todos aqueles problemas que, na ocasião, foram sanados, com o desvio, com a retificação desse leito. Fica então a questão, perguntou, como retroceder na história do Município, alterando o curso do leito do Rio Guaió, trazendo à tona toda a problemática vivida anos atrás e sanada à época, para o bem da comunidade. Portanto, o aspecto difuso do meio ambiente natural e artificial a ser levado em consideração, bem como a própria política do desenvolvimento urbano e as funções sociais da cidade, de forma a garantir o bem-estar de seus habitantes, como seria a alteração do leito do Rio Guaió significaria um verdadeiro retrocesso e desamparo. O estudo da bacia drenante do Rio Tietê é extremamente necessário, a fim de comprovar o desenho do traçado proposto pela Dersa, de alteração do leito do Rio Guaió e do Córrego Itaim e porque contribuirá diretamente para o Rio Tietê e se terá reflexos negativos no entorno e na área central do Município de Poá, que já sofreu muitíssimo com enchentes no passado remoto e recente. Desapropriação das unidades residenciais de Vila Clara. Como nós tivemos aqui o testemunho de moradores de Calmon Vianna, há que se considerar que os proprietários, em sua grande maioria, não possuem documento de escritura registrada em cartório de registro de imóveis local, apenas detém a posse, quando muito, de contrato de compra e venda. Ora, essa região carece de regularização fundiária. Programa Cidade Legal – que seja analisado e levado com bastante critério e responsabilidade para que esses moradores que ali construíram suas vidas não sejam simplesmente desapropriados, deixando os seus interesses mais importantes e legais desamparados. Considerando que o Município de Poá não tem mais área para crescimento, como já foi aqui falado, e que empresas já estabelecidas precisam ser mantidas, a fim de continuarem gerando receita para o município e empregos para a população, consequentemente para a sustentabilidade da comunidade, o traçado apresentado implica no fechamento da Avenida Ibar, razão pela qual a mesma foi projetada para dar acessibilidade às empresas Ibar, Laroche, Anutec,



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

Aunde Coplatex, a SP-66. Há que se considerar a possibilidade de alterações nas alças do Rodoanel, a rodovia SP-66, trecho Poá, desde que tal fato não inviabilize o processo produtivo e a operacionalidade da empresa Ibar no município de Poá, que será afetada e desapropriada. O prefeito municipal e o grupo técnico de profissionais envolvidos no estudo empreenderão esforços a fim de garantir sustentabilidade ao município e às empresas responsáveis, que geram milhares e milhares de empregos. Poá possui parte de seu território inserido na APA do Rio Tietê e grande parte dessa área será desapropriada para recepcionar o traçado do Rodoanel, razão pela qual se pergunta se uma das compensações ambientais está sendo canalizada para o projeto do parque, às margens do Rio Tietê. Pergunta-se também se os proprietários de áreas também serão desapropriados, concomitantemente. Na Vila Itamarati, zona industrial em Poá, segundo o traçado do projeto do Rodoanel Mário Covas Trecho Leste, percebe-se que haverá uma área remanescente de aproximadamente 54 mil metros quadrados, ao qual deverá ser dada utilização mesma, solicitamos que seja contemplada a construção de campos de futebol, Anexo 1 deste relatório entregue, passado às mãos dos senhores. Desapropriação do galpão da Prefeitura, o Cruma. Como já foi colocado aqui, a preocupação com aqueles que ali desenvolvem a sua atividade, defendendo o pão de cada dia. É um galpão construído com recursos da Prefeitura e que devemos ter a preocupação de estar alocando em local apropriado ou adequado para que possa desenvolver da mesma forma as suas atividades que ali são exercidas. Existe a preocupação sobre a renda dos cooperados, que não podem ser desamparados. Praça e área de lazer na Vila Clara e Calmon Vianna. O único equipamento público de lazer e recreação do local, deverá haver medida compensatória. Interligação das regiões Sul e Norte. Hoje, o município de Poá possui apenas um único viaduto, o Tancredo Neves, como meio de interligação entre as regiões citadas acima. Sendo que o município já vem sofrendo com sérios transtornos e a volta dessa vertente certamente não suportará o fluxo intenso, havendo pontos de gargalo e estrangulamento, sendo necessário viabilizar meios de transposição que auxiliem, a fim de suportar a demanda gerada pelo Rodoanel. A Prefeitura, através de seu prefeito municipal, está empenhada em compatibilizar as obras de reforma e adequação da estação de trem de Poá por parte da CPTM, com verba prevista em torno de 16 milhões de reais. Assim, a Prefeitura propõe que a linha térrea, no trecho central do município de Poá seja subterrânea — Anexo 2 deste relatório — viabilizando o aceso entre as regiões Sul e Norte. Vale ainda ressaltar que a Prefeitura protocolou parceria entre a CPTM e Dersa e a Prefeitura, para viabilizar a solicitação. Diante dos impactos eminentes no sistema viário ocasionados pela demanda de tráfego gerada, solicitamos a realização de estudos para a malha viária municipal, com o intuito de diagnosticar e verificar medidas a curto, médio e longo prazos, quando comparadas à demanda do Rodoanel, sendo assim contempladas em instrumentos que garantam o bom desenvolvimento do sistema viário municipal. Devido ao grande tráfego esperado na alça de acesso e na rotatória de entrada do município, solicitamos a revisão dos ângulos da curvatura da rotatória existente, direção Norte, pois a mesma será semaforizada. Sistema viário central, teremos impacto nas vias de interligação direta entre os municípios de Poá e Ferraz de Vasconcelos, de Poá e Suzano, pela Avenida Ademar de Barros e avenida Leonor Bolsoni Marques da Silva e Avenida Lucas Nogueira Garcez. Que seja contemplada como forma de compensação ambiental para o município, a criação do Parque das Fontes, devido à importância das fontes para o município, servindo como aparato ambiental e turístico para o desenvolvimento sustentável proposto. Todas as informações tiveram base em reuniões técnicas, realizadas pelo grupo técnico da Prefeitura de Poá, conforme atas Anexo 4”. Ao concluir a leitura, o Vice-Prefeito do Município de Poá agradeceu o empenho e o trabalho despendido por todos os membros desse grupo de trabalho e pela supervisão dada pelo



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

Prefeito Testinha. Agradeceu também o empenho do grupo liderado pelo Secretário de Obras, Arquiteto Paulo Silas Dornellas. Agradeceu igualmente ao Engenheiro Fernando Poiatos, que teve de se ausentar porque foi à maternidade participar da chegada de seu filho; à bióloga Rosemeire Biancolin; aos Arquitetos Waldir Jorge de Almeida e Walter Noguiuki Ygushi; ao Engenheiro João Francisco França Lopes; aos Arquitetos Claudinei Sousa e Afonso Henriques Chiol; à Doutora Renata Ruiz; ao ex-Vice-Prefeito do Município de Poá, Eduardo Batista Reis, e ao Engenheiro Odair Pereira. Passou-se à etapa das réplicas. Paulo Vieira de Souza, representante da Dersa, declarou que pretendia responder com dignidade às pessoas que permaneceram durante cinco horas nessa audiência para ouvir da Dersa, do Governo do Estado de São Paulo, respostas objetivas. Em segundo lugar, declarou que os recursos para a implantação dos Trechos Oeste e Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas vieram dos Governos Estadual e Federal, correspondendo a este último um terço dos recursos, porque o Presidente Lula, independentemente de seu partido, pensa como homem e como estadista, e que, portanto, essa obra não é realizada apenas pelo Governador Serra, mas também pelos prefeitos dos Municípios e pelo Governo Federal e que era uma das únicas obras do PAC que será inaugurada no governo do presidente Lula. Passou, então, a oferecer os seguintes esclarecimentos: 1) terem sido construídos 18 pilares na Represa Billings, e não 12, porque assim se diminui o impacto ambiental; 2) que a Dersa indenizará qualquer fundo de comércio, quer seja uma venda quer seja uma quitanda; 3) que no Município de Poá serão indenizadas 119 propriedades, e o valor a ser pago será aquele que as imobiliárias avaliam; 3) que, se o proprietário possuir documentos do terreno, ele será pago, mas, se não o possui, pagamos apenas as benfeitorias, e, se tiver, fundo de comércio, além do terreno, além da benfeitoria, a Dersa pagará esse fundo; 4) se houver problema de ruído, será construída barreira acústica, e, se assim mesmo a pessoa se sentir afetada, a Dersa dará a opção da desapropriação, e o mesmo acontecerá se houver rachaduras; 5) que a Dersa não construirá nenhuma favela; 6) que o espaço a ser desapropriado é de 130 metros, porque se alguém nele continuar morando sofrerá risco de vida, e que, se o problema de rachadura ou trincamento ocorrer em uma residência que se situa além dos 130 metros, a Dersa realizará uma reforma ou fará a desapropriação; 7) que se a Prefeitura de Poá ou de qualquer outro Município criar uma comissão com moradores, para acompanhar a execução da obra, contribuirá muito com a Dersa; 8) que a Dersa reassentou 1 mil e 500 famílias e nenhuma delas compareceu as audiências para criticar a atuação da Dersa; 9) que o Rodoanel inquestionavelmente passará por Poá; 10) que, quando o Prefeito reivindicar uma estação ferroviária enterrada, tal possibilidade será analisada, ou seja, se é o melhor enterrar a estação ou criar passagens para veículos, subterrânea ou por elevado; 11) que nenhuma moradia, nenhum posto de saúde, nenhuma escola ficará sem acesso, e que, quando foi construído o Trecho Sul do Rodoanel Sul, duas escolas foram afetadas e, quando chegou o período das aulas, janeiro, duas escolas estavam prontas, equipadas e mobiliadas, inclusive com um centro de computação; 12) que a fundação da casa onde funciona uma entidade e que será afetada foi edificada em um terreno de propriedade da Prefeitura, e a Dersa adquirirá um novo terreno e construirá nele uma casa, no mínimo, com condições melhores do que esta que será demolida, porque é obrigação do governo proceder dessa forma; 13) que o acesso ao posto de saúde que se encontra interrompido será restaurado tão logo se conclua a execução da passarela; 14) que a construção do Trecho Sul do Rodoanel contempla 136 passagens para veículos e pedestres; 15) que inquestionavelmente quando uma pessoa constrói sua casa, cria uma relação afetiva com o bairro, e a necessidade de abandoná-la e fixar residência em outra rua ou em outro bairro afeta consideravelmente os moradores e que, por este motivo, a Dersa dará todo o apoio necessário às pessoas que serão removidas do ponto de vista



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

emocional, através de seus assistentes sociais, embora soubesse que as emoções não podem ser pagas; 16) que a Dersa respeitará a necessidade de escolas para os filhos e de recursos financeiros para o pagamento de aluguel, de água, luz e telefone; 17) que tudo o que está falando está sendo gravado, pois falava em nome do estou falando, não em meu nome pessoal, eu estou falando em nome do Governo Federal em nome do Governo Estadual; 18) que constituirá uma ajuda imprescindível o grupo de fiscalização das obras que o Prefeito deste Município pretende constituir; 19) que as empreiteiras ainda não foram contratadas, porque se faz necessária que se proceda ao processo de licitação, até mesmo porque esse traçado ainda não foi licenciado ambientalmente, e que, se o traçado efetivamente já tivesse sido definido não teria sentido realizar essa audiência, ouvir as pessoas, só para constar do papel, porque, se assim se procedesse, esta reunião não seria uma audiência, mas, sim, um circo, mas se estava aqui para ouvir a população e tomar as medidas necessárias para que a Secretaria de Meio Ambiente atenda às reivindicações da sociedade; 20) que Ronaldo Justino reivindicou fossem indenizadas as famílias dos bairros Jardim Iguatemi e Vila Iracema, e os técnicos da Dersa aí estiveram e verificaram que as propriedades foram desapropriadas pela Prefeitura, porque se tratava de uma área que havia sido invadida, mas, mesmo assim, a Dersa, atendendo a revindicação do Senhor Hamilton e de dois vereadores do Partido dos Trabalhadores, interferiu e pagou 11 mil e 500 reais para todas as pessoas de Vila Iracema; 21) que todas as vias por onde passarão caminhões que estão a serviço das obras do Trecho Sul do Rodoanel serão reparadas, como comprovam os convênios que a Dersa vem assinado com as Prefeituras; 22) que, inquestionavelmente, serão feitas compensações ambientais, que contemplam a construção de parque; 23) que a política que orienta a construção do Rodoanel Metropolitano Mário Covas tem como uma de suas diretrizes provoca o menor impacto ambiental, e, por ter esta orientação, ele afetará, no Município de Mauá, a apenas 118 família num total de 111 mil habitantes; 23) que existe, sim, o projeto de se construir o Ferroanel e que, quanto mais ferrovias houver, melhores condições de vida terá a população; 24) que o funcionamento desse trecho do Rodoanel Metropolitano Mário Covas gerará em seus 42 quilômetros 8 mil empregos diretos e 22 mil empregos indiretos, o que impulsionará a economia não só do Município de Poá, mas de todos os demais municípios; 25) que o funcionamento dessa obra permitirá o acesso somente às rodovias estaduais e federais; 26) que esse projeto vem sendo analisado há quarenta anos, que o Trecho Sul será construído em trinta e dois meses e que, conseguindo-se a licença ambiental, o Trecho Leste começará em 2010 e será concluído em 2012, e que este trecho será executado porque trará muitos benefícios para essa região, e que acarretará problemas, mas não tantos; 27) que a Dersa está propondo aos ambientalistas que atualizem o vídeo que mostraram, e que a Dersa arcará com as despesas; 28) que as indenizações ocorrerão tão logo este projeto seja aprovado pelo órgão ambiental, e que, depois da licitação, a equipe social da Dersa irá à casa de cada morador, selará cada uma delas e analisará as condições de cada família. Ana Maria Iverson, representante do Consórcio JGP, empresa responsável pela elaboração dos estudos, depois de agradecer a presença de todas as pessoas que aguardara até agora pelas respostas, principalmente, aos moradores dos bairros afetados e aos proprietários de negócios, enfim aos técnicos dos órgãos municipais de Poá que estão usando esta oportunidade e este espaço para colocar questões concretas a serem verificadas, ponderou que uma série de inverdades técnicas foram colocadas, entre elas as que dizem respeito às enchentes, fenômeno este que já ocorre no Rio Guaió e chega a prejudicar a comunicação com os bairros que ficam à jusante e à montante. Esclareceu ainda: 1) que já houve uma intervenção grande na região realizada pela Indústria Ibar, em relação à qual a Dersa se propõe elaborar um reestudo abrangente de todas as condições de drenagem



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

dessa região, de modo que esse trecho do Rodoanel contribua para solucionar definitivamente este problema; 2) que uma das áreas mencionada como passível de ser isolada para uso industrial está sendo reservada pela Dersa para construção de um “piscinão” que permita a regularização desse trecho; 3) que os cortes e aterros do Rodoanel dispõem de um sistema de drenagem que conduz as águas até a drenagem natural mais próxima, e que, portanto, não existe o menor risco de alagamentos provocados pelo Rodoanel nos bairros próximos ao traçado; 4) que foi realizada uma campanha para verificar os níveis de ruído existentes agora e uma outra será realizada quando esse trecho começar a funcionar, para verificar as variações ocorridas, após o que serão adotadas medidas de proteção para garantir o conforto dos moradores que residem em bairros próximos; 5) que ninguém da Dersa está autorizado ainda a procurar as pessoas, porque a realização dessas audiências tem como objetivo receber contribuições para serem analisadas pela Secretaria do Meio Ambiente, e só depois de concedida a licença prévia é que serão tomadas providências visando à desapropriação ou reassentamento das famílias, e que, portanto, nenhuma pessoa autorizada pela Dersa está falando em nome desse projeto, e que, no posto da Dersa instalado na Prefeitura, há um telefone 0800 que presta os esclarecimentos a todos os interessados; 6) que a questão de poluição atmosférica foi estudada pelo EIA, tendo sido feita uma modelagem e a conclusão a que se chegou é que os veículos que irão transitar por esse trecho não oferecerão nenhum risco à população, pois as condições de emissão e de dispersão — e a distância da faixa de domínio do Rodoanel — garantem que não haverá concentrações acima do permitido pela legislação, até mesmo por estar sendo mudado o combustível dos carros na frota que circula pela Região Metropolitana de São Paulo e, em 2023, as emissões serão menores do que as que hoje ocorrem. José Soares da Silva, representante do Coletivo das Entidades Ambientais Cadastradas no Consema, solicitou ao representante da Dersa, Paulo Vieira de Souza, que devolva ao Presidente Lula mande os recursos que o Governo Federal despendeu com o Rodoanel, uma vez que a população da Região não é favorável à implantação dessa moradia. Comentou em seguida 1) que não se tem mais água na Bacia do Alto Tietê; 2) que a Associação dos Municípios do Alto Tietê discutiram o traçado, se acomodaram, garantindo as compensações, pensando que era grana, mas, quando falou que era árvore, todo mundo correu; 3) que eles tem também a proposta do Ferroanel, que discutiram com a sociedade; 4) que lembrava às pessoas do Guaió de que foram os ambientalistas, dentro dos Comitês de Bacias, foram os “ecochatos” e os “biodesagradáveis”, como muita gente considera, que lutaram para que fosse descartada a primeira proposta de traçado para o Trecho Leste do Rodoanel Metropolitano, porque, se implantado, Rio Guaió morreria por inteiro como também o Cinturão Verde do Estado de São Paulo; 5) que não é a Sabesp que mandava no processo, pois o direito à água é um direito fundamental do ser humano; 6) que se está tentando buscar água no Rio Juquitiba e que o Rio Paraíba do Sul, que não tem água disponível nem para a região; 7) que, enquanto se promete asfalto, se impermeabiliza tudo, se destróem florestas, se assassinam as pessoas e os animais, perde-se água e não há como fabricá-la; 8) que já se perderam 56% da água do Reservatório Billings com o assoreamento e pela ausência de políticas públicas para moradia, saneamento e a gestão metropolitana de transporte público; 9) que o representante da Dersa disse um monte de verdades, baseado em velhas teorias, entre elas a de que o Rio Tamanduateí morrerá, ao supor que seu traçado mudará, pois ele não faz parte da cidade e é preciso removê-lo, retificá-lo, tirar sua curvatura; 10) que esse é o procedimento adotado: entupiu-se o trânsito, constrói-se mais um Rodoanel; destruiu-se uma escola, constrói-se um prédio; há problema na saúde, cria-se mais um posto de saúde; há problemas com a sociedade, se oferece um número maior de cestas básicas, e que se vive na sociedade do mais e perguntava até quando é



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

possível implementar-se essa lógica; 11) que cinquenta e quatro indústrias não aceitaram o traçado, serem desapropriadas, e que, por esse motivo mudou-se o traçado do Santa Cecília; 12) que está sendo proposto, como compensação dos impactos causados pela construção do Trecho Leste, a morte das cidades do ABC paulista; 13) que serão desapropriadas 1 mil e 800 famílias para a Duplicação da Jacu-Pêssego e que a sociedade fica pagando a conta para que o Governo de São Paulo brinque com o Rodoanel, e que aos pobres não se dispensa o tratamento dado à classe burguesa, porque, quando esta diz “não” a um traçado, a Dersa muda o traçado; 14) que se deve dizer “não” ao Rodoanel, dizer “não” a esse processo de matar a sociedade, sem analisar, somente porque o Governo do Estado só tem até março do ano que vem para assinar qualquer documento de liberação de projetos, pois depois vem a campanha; 15) que pedia a todos que resistissem, que dissessem não ao Rodoanel, e, sim, à Ferrovia, e pedia a todos que, no dia 16, que é o dia do aniversário de Guarulhos, às 17 horas todos comparecerem à UNIG.. Paulo Vieira de Souza, representante da Dersa, informou que o Ferroanel não só faz parte do projeto do Rodoanel, como também já tem licença ambiental para a construção do Trecho Sul. Depois mostrou em um mapa as residências que serão afetadas e que não se localizam em Poá. Informou, também, que a indústria que se localizava no eixo do Trecho Sul do Rodoanel que foi desapropriada por se encontrar em uma área de APA, foi desapropriada; 16) que, no próximo dia 24 se reunirá com o Prefeito, com toda a sua equipe, e analisará tecnicamente cada uma das reivindicações, mas que desde já esclarecia que a decisão final sobre o traçado era da competência da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, não cabendo nem à Dersa nem ao Consórcio nem ao Governador decidir. Depois de informar ao Vereador Molina que a ata da audiência será juntada ao processo e que qualquer interessado pode requisitar e obter uma cópia, passou à palavra à geógrafa Iracy Xavier, Diretora do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA. Esta diretora, depois de agradecer em nome da Secretaria de Estado do Meio Ambiente a presença de todos, ofereceu as seguintes informações: 1) que esta audiência, como as demais que foram realizadas e aquelas que ainda o serão, têm uma importância muito grande para o processo de licenciamento, porque é neste momento que se colhem as informações e as impressões da população local, e que é por esse motivo que, em todas as audiências, técnicos do DAIA que participam da análise do processo de licenciamento dessa obra estão presentes e anotam todas os problemas levantados e todas as sugestões feitas; 2) que o aspecto principal que pôde observar diz respeito à desapropriação das casas, e a grande preocupação que apareceu durante as audiências diz respeito a quem fica e a quem sai, ou seja, quem será removido, e às condições de pagamento; 3) que há muito ainda a se discutir sobre o trajeto, pois esta é a etapa inicial do processo de licenciamento dessa obra, e só após essa discussão é que se resolverão os problemas relacionados com a Avenida Ibar, onde estão localizadas as indústrias; 4) que serão ouvidos outros órgãos ambientais, entre os quais o Conselho Gestor da APA, o Instituto Florestal e a Fundação Florestal, e serão solicitadas à Dersa análises complementares, para que os técnicos do DAIA, apoiados nos dados resultantes da análise que fizeram do EIA/RIMA e dos estudos complementares como também dos pareceres elaborados pelos outros órgãos ambientais e com base também nas informações e sugestões colhidas nas audiências, prepare um parecer técnico e o encaminhe ao Consema, para que esse aprecie a viabilidade ambiental desse empreendimento; 5) que, ao fim dessa apreciação, caso seja reconhecida a viabilidade ambiental desse empreendimento, o Consema emitirá a licença prévia, com a qual se conclui a primeira etapa do processo de licenciamento, que é seguida por duas outras, que culminam, respectivamente, com a concessão da licença de instalação e de funcionamento; 6) que a audiência é muito importante porque ela fornece os subsídios para tomada de decisões com relação ao traçado, e



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

que, como falou o representante da Dersa, cabe à Secretaria do Meio Ambiente definir qual a melhor alternativa para ele, decisão esta que se apoia na análise dos impactos que cada uma das alternativas poderá causar, entre as quais a que diz respeito à realocação da população, seu isolamento e a supressão de vegetação; 7) que existe, no Departamento, um setor com especialistas nesse tipo de empreendimento, por isso existem as condições para que seja realizado um bom trabalho, ou seja, seja elaborado um parecer que ofereça as condições para que o Consema aprecie esse projeto. Em seguida, o Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, agradeceu mais uma vez a presença de todos e informou que, como tinham sido cumpridas todas as etapas dessa audiência, declarava encerrados os trabalhos. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora do Núcleo de Documentação e Consulta, lavrei e assino a presente ata.