



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 "Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas", de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S.A., realizada na cidade de São Paulo, em 25 de novembro de 2004.

Realizou-se no dia 25 de novembro de 2004, às 17 horas, no Salão Nobre da Casa de Portugal, Av. Liberdade, 602, Bairro da Liberdade, São Paulo-SP, a audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento "Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas", de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S.A. (Proc. SMA 13.730/2004). Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Prof. José Goldemberg, saudava e dava boas-vindas a todos os que haviam comparecido, aos representantes dos Poderes Executivo e Legislativo, aos representantes de entidades civis e ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas", de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S.A. Declarou que tinha a missão de inicialmente compor a Mesa de Trabalhos, chamando para dela fazerem parte os representantes da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Eng^o Pedro José Stech, e do Conselho Estadual do Meio Ambiente, conselheiro Francisco José de Toledo Piza. 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 que visassem aprimorar o projeto apresentado, pois essas contribuições seriam juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento as analisassem e verificassem a possibilidade de incorporá-las ou não ao projeto, o Secretário-Executivo expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01 para a condução de audiências públicas. Em seguida, após o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Eng^o Pedro Stech, informar em que fase do licenciamento ambiental se encontrava o projeto e de tecer comentários a respeito da importância da participação da comunidade nas audiências públicas, passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da equipe técnica que elaborou o EIA/RIMA. Paulo Tromboni, Secretário Adjunto da Secretaria dos Transportes, comentou que o Rodoanel Metropolitano Mário Covas era parte integrante do Plano Diretor de Transportes do Estado de São Paulo e tinha a finalidade de solucionar os problemas decorrentes da chegada diariamente à cidade de São Paulo de inúmeros caminhões que acabavam circulando pelo viário urbano, principalmente pelas marginais, uma vez que essa obra interligaria entre si os eixos viários e, com isso, cumpriria duas funções: 1) fazer com que o tráfego de passagem fosse desviado de dentro da cidade para suas vias; 2) atrair o tráfego de longa distância. Comentou que outros objetivos a serem alcançados, desta feita pela Secretaria de Estado dos Transportes, eram: 1) a construção do Ferroanel, com vistas à superação do gargalo de transposição ferroviária da RMSP - à semelhança daquela que o anel viário realizaria no âmbito do transporte rodoviário -, gargalo este que se situava precisamente na Estação da Luz, pois o Ferroanel faria com os trens o mesmo que o anel viário faria com os caminhões, e que, portanto, Ferroanel e Rodoanel eram duas infra-estruturas do Sistema de Transportes do Estado que, além de superar gargalos, permitiriam o funcionamento de uma intermodalidade através de centros logísticos integrados; 2) fazer avançar, com a instalação do binário Rodoanel-Ferroanel, a participação dos trens nos transportes de carga de 5 para 31%. O Secretário Adjunto Paulo Tromboni comentou ainda: 1) que o Consema exigiu fosse



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

realizada uma Avaliação Ambiental Estratégica do Rodoanel pelo fato de esse empreendimento se inserir na RMSP, avaliação esta que foi aprovada, por esse Colegiado, com a exigência de que o licenciamento se desse por etapas, com EIA/RIMA específico para cada trecho, e que se desse prioridade ao Trecho Sul, em virtude de esse traçado possivelmente exercer maior atração no tráfego de passagem e de estabelecer a ligação de todo o sistema de transporte do Estado com o Porto de Santos; 2) que essa avaliação analisou as quatorze interligações que o Rodoanel faria no contexto viário metropolitano, sete delas já em operação no Trecho Oeste, três outras que se efetivariam com a construção Trecho Sul, mais três com a construção do Trecho Leste, uma a ser feita com a Rodovia Fernão Dias e outras duas a serem executadas no Trecho Norte, dependendo essas últimas ainda de avaliação e aprovação; 3) que outro ponto fundamental na análise do Rodoanel era sua inserção na estrutura verde do entorno da cidade, pois a concepção desse projeto permitia que ele estivesse integralmente na zona de transição da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, desde que não alcançasse sua zona-núcleo nem as zonas-tampão; 4) que, em termos de tráfego, o Rodoanel cumpriria o papel fundamental de atrair 22% do transporte de caminhões para o entorno da RMSP, o que representaria, aproximadamente, 5% das viagens em uma projeção para 2020, e que metade desse tráfego comercial que passaria pelo Rodoanel corresponderia aos caminhões que estariam de passagem pela RMSP e a outra metade, ao tráfego de longa distância, acarretando essas atrações uma redução, aproximadamente, de 8% no tempo médio das viagens internas de automóvel na RMSP, além da redução de 2/3 do risco de acidentes com todos os veículos que transitariam pelo Rodoanel, por se tratar de uma rodovia classe 0, portanto, com alto padrão técnico, o que a leva a superar às condições das marginais, e que a redução desse risco no viário urbano seria ainda maior; 5) que um ponto importante que surgia nas discussões sobre esse empreendimento era o papel que ele exerceria na indução à ocupação da periferia de São Paulo, e que a análise dessa questão no bojo da Avaliação Ambiental Estratégica, que contou com o apoio de uma simulação do crescimento da cidade com inclusão do Rodoanel, mostrou que o impacto dessa obra nesse crescimento era desprezível, e isso por várias razões: 1º) porque a periferia de São Paulo cresceria de 7,4 para 9,8 milhões de habitantes nesses próximos quinze anos; b) 2º porque os acessos à periferia da RMSP já se encontravam completamente garantidos, pelo fato de ser servida por um sistema viário amplo, composto por estradas vicinais, ruas, avenidas e grandes rodovias; 3º) porque o Rodoanel consistiria numa rodovia perimetral, que dava a volta, fazia o contorno, ou seja, era fechada, só se tendo acesso a ela através das intersecções planejadas; 4º) porque o sistema de transporte coletivo implantado na cidade de São Paulo era composto por linhas municipais e intermunicipais, e essas linhas não trafegariam pelo Rodoanel, pois, por não ser radial, ele não facilitaria o transporte da população da periferia, atraindo apenas o tráfego de automóvel de longa distância; 5º) porque ele geraria emprego adicional na periferia mobilizando a mão-de-obra que aí se encontrava desempregada; 6º) porque, sendo fáceis os acessos a todas posições da RMSP, o Rodoanel em nada contribuiria para melhorá-los; 7º) porque esse empreendimento, visto numa perspectiva estratégica, facilitaria a desconcentração industrial no Estado de São Paulo, ao propiciar facilidade de transporte, e, provavelmente, promover: a) maior adensamento da mancha urbana existente, tendo em vista o fenômeno das cidades com estruturas de transporte perimetrais serem mais concentradas do que aquelas com estruturas de transporte radiais; b) deslocar a atividade logística do centro para o entorno da RMSP, permitindo usos mais nobres e adensamento das regiões centrais; c) gerar emprego nas Zonas Leste e Oeste e no ABC, em virtude da possibilidade de melhor acesso, o que facilitaria a implantação de empresas em sua vizinhança; d) valorizar a terra, o que



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

levaria a uma melhor utilização do solo, dado que essa valorização e a formalização da utilização do espaço urbano no entorno desse empreendimento facilitariam a atuação de outros órgãos do Estado e dos Municípios, que, evidentemente, possuíam melhores condições de controlar os empreendimentos formais do que os bairros irregulares e os loteamentos e empreendimentos clandestinos. Ana Maria Iversson, representante da empresa consultora responsável pela elaboração Estudo de Impacto Ambiental, a Fundação Escola de Sociologia e Política do Estado de São Paulo, ofereceu uma série de informações, entre as quais as seguintes: 1) que, durante o período de construção do Trecho Oeste do Rodoanel fora elaborado o EIA/RIMA dos Trechos Norte, Leste e Sul do Rodoanel, e que, por ocasião das audiências públicas sobre esse estudo, emergiu a demanda de se incorporar a ele um enfoque sócio-ambiental e de desenvolvimento mais explícito e abrangente, como também de se responder às dúvidas sobre o papel desse empreendimento na dinâmica urbana; 2) que a equipe consultora realizou especificamente os estudos ambientais para o Trecho Sul, que se tratava de uma rodovia com 57 km de extensão, a ser construída nos mesmos padrões do Trecho Oeste já em operação, que contaria com um canteiro central ajardinado com 11 metros de largura, faixa de domínio bastante larga, pistas que se localizariam distantes das áreas urbanizadas, as quais, por sua vez, seriam compostas de três faixas em cada sentido, e quatro faixas no trecho entre as Rodovias Imigrantes e Anchieta, cuja faixa de domínio só seria 20% pavimentado – e que sua largura total quando compartilhada com o Ferroanel, seria 160 m; 3) que, devido às características de rodovia expressa bloqueada, esse trecho teria pistas separadas e controle de acesso e que os usuários só poderiam entrar nelas pelas intersecções especialmente projetadas para esse fim, as quais se integrariam às rodovias troncais e ao sistema viário municipal, e que nesse trecho existiriam apenas duas intersecções intermediárias, uma no cruzamento entre a Rodovia dos Imigrantes e a Anchieta e outra em Mauá, através da qual esse anel viário se interligaria com a Avenida Papa João XXIII, e que a execução dessas interligações exigiriam adaptações no sistema viário existente; 4) que a área de influência indireta abrangeria 40% da extensão da RMSP, correspondendo a dezessete Municípios, entre os quais Embu, Santo André, São Bernardo do Campo e Taboão da Serra; 5) que, por sua vez, a extensão da área de influência direta seria de 17 mil e 700 ha, correspondendo a 2,2% da RMSP e abrangendo oito Municípios, acerca dos quais se realizaram estudos detalhados, tornando possível a escolha do melhor traçado entre as inúmeras opções examinadas e cujo critério adotado foi um menor potencial de causar impactos locais, contando-se, para a formulação desse critério, tanto com os subsídios oferecidos pelos estudos realizados para a alternativa anteriormente escolhida do Trecho Sul como com aqueles presentes nos diagnósticos elaborados sobre essa região em que esse projeto se inseriria; 6) que a área diretamente afetada corresponderia a toda região do entorno da obra e àquela em que essa obra interviria diretamente, cuja largura seria de 130 metros nos trechos somente rodoviários e de 160 metros nos trechos em que compartilharia o traçado com o Ferroanel; 7) que foram identificados 71 potenciais impactos ambientais e, para cada um deles, realizaram-se estudos detalhados com o intuito ou de se evitar sua ocorrência ou de se minimizarem ou se compensarem os danos que causariam, e obter-se, assim, melhor qualidade ambiental para a região após a implantação desse anel viário; 8) que, em relação aos recursos hídricos foi feita caracterização das bacias hidrográficas dos Rios Tamanduateí, Grande, Taiaçupeba, Cotia e Pinheiros e dos Reservatórios de Guarapiranga e Billings; 9) que as áreas de proteção aos mananciais constituíam motivo de grande preocupação para RMSP e para a população que se fixaram nessas áreas; 10) que mapeamentos detalhados possibilitaram identificar a distância entre o traçado do Rodoanel e os pontos de captação de água, que era de 13 km da Represa de Guarapiranga, relativamente grade da captação do Rio



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

Taquacetuba e muito pequena da captação do Rio Grande, motivo por que se propunha fosse implementado projeto de drenagem que redirecionasse o escoamento original das águas superficiais de maneira a recompor a situação de drenagem natural do terreno, sem interferir nas condições de segurança da pista; 11) que, pelo fato de esse trecho passar próximo de área de proteção dos mananciais, para todos os cruzamentos fora projetada drenagem natural, de modo a se garantir o restabelecimento das condições originais dos corpos d'água atravessados, e que, visando-se essa mesma finalidade, seriam instaladas caixas de drenagem em todos os pontos sensíveis ao longo do Trecho Sul; 11) que, nas simulações de acidentes com cargas perigosas, a pior hipótese que se configurou foi uma concentração de diluição de produtos químicos com intensidade tal que atingiria a captação da Sabesp 3 horas depois da ocorrência do acidente, mas que os limites dessa concentração seriam 10 vezes menores do que aqueles previstos pelo padrão permitido; 12) que seriam criados parques de proteção com a desapropriação de penínsulas ricas em vegetação, que somariam uma extensão de 280 hectares e seriam fundamentais para reter a poluição, por se tratar de área de várzea, e que o fato de transformá-la em parques evitaria que continuassem correndo o risco de se tornarem mais degradadas, principalmente por não contarem com infra-estrutura de saneamento; 13) que, em relação à poluição gerada pelo tráfego de caminhões, fora utilizada modelagem que, além de considerar todas emissões, levou também em conta a topografia e os dados climáticos, tornando-se assim possível identificar as novas emissões e sua direção, concluindo-se, com base em sua utilização, que não seriam ultrapassados os padrões em nenhum bairro próximo do Rodoanel, e que, pelo contrário, seria gerado impacto positivo, que era a melhoria da qualidade do ar da RMSP pela fluidez do tráfego que possibilitaria; 14) que, em relação à vegetação, seriam retirados 212 hectares de matas, que corresponderiam a 6% do total da vegetação existente naquela área, impacto este que seria mitigado com a adoção das seguintes medidas: a.) a criação de dois parques - um localizado no Jaceguava e outro no Bororé - num total de 600 hectares, b.) implantação de plano de manejo no Parque do Pedroso; c.) plantio de 1016 hectares de mata no entorno do Rodoanel, com espécies idênticas àquelas que seriam removidas; 15) que, em relação às desapropriações, embora tenha-se buscado atingir o mínimo de famílias possível, seriam retiradas um total de 1 mil e 600 edificações e que seus proprietários seriam indenizadas de acordo com valor de mercado ou em dinheiro ou com nova moradia, segundo a preferência de cada família; 16) que 25% do valor do investimento previsto para o Trecho Oeste seriam utilizados na adoção de medidas compensatórias na área ambiental e que o Rodoanel seria a oportunidade para toda a região sul se beneficiar com a implantação de um investimento de grande porte do setor público, o qual, com certeza, contribuiria para melhoria da qualidade ambiental da região. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo de Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Carlos Bocuhy inicialmente fez leitura de artigo publicado no jornal "O Estado de S. Paulo, que passava a ser transcrita: "Prédios, casas, escritórios, é o centro chegando. Até os pneus dos carros que circulam pelo Rodoanel Oeste estão carecas de saber que, embora seja uma rodovia expressa, com acessos limitados, o anel viário levaria expansão urbana para o entorno. O trecho interliga as Rodovias Anhangüera, Castelo Branco, Bandeirantes, Raposo Tavares e Régis Bittencourt e corta seis Municípios da Grande São Paulo e a Capital. Dois anos após sua inauguração, podem ser vistos, ao longo de seus trinta e dois quilômetros, novos empreendimentos imobiliários e empresas, sem falar nas avenidas abertas pelas Prefeituras para ligar os centros das cidades aos acessos do Rodoanel, uma expansão que preocupa ambientalistas. Paralelo ao Rodoanel, encontra-se em obra uma via marginal de 3,5 km, ligando a Avenida dos Autonomistas, a principal de Osasco, ao Trevo do Jardim da



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

Padroeira, onde fica o acesso ao anel viário. Uma via ligando o sul do Município ao acesso foi recapeada e outras duas estão sendo ampliadas para chegar à Anhangüera e à Raposo. A verba para as obras veio do Governo e faz parte das compensações prometidas às cidades cortadas pelo Rodoanel, segundo o Prefeito Celso Giglio, do PSDB. Com o Rodoanel, Osasco se tornou a melhor esquina do Brasil. Nos vinte quilômetros às margens do Trecho Oeste, o Prefeito mudou o zoneamento permitindo a instalação de empresas e indústrias. Com isso e a isenção de impostos municipais, atraiu sessenta e sete empresas desde 2003. Hoje a Incorporadora Trade tem à venda seis galpões novos, medindo 748 m² a treze mil reais, mesmo preço cobrado, na semana passada, por um galpão na Barra Funda, perto da Marginal Tietê, com o dobro da área. Liquidez: “a liquidez aumentou com o Rodoanel”, diz o empresário José Carlos Rodrigues, que ergueu dois edifícios residenciais e tem outro em obras perto da esquina do anel com a Avenida dos Autonomistas. O primeiro, com onze andares e quarenta e dois apartamentos de 67 m², esgotou-se em trinta dias. (...) A área lindeira é cara e está-se esgotando. A tendência, agora, é construir perto, mas não à beira, mas com benefícios de acesso e sem barulho. Seguindo a lógica, loteamentos a 1,5 km do Rodoanel, em Barueri e Santana do Parnaíba, valorizaram-se, pelo menos, 400% desde o início das obras, em 1999. Mais de uma dezena de empreendimentos foi lançada, e a Tamboré S/A, dona das terras, abriu uma avenida de pista dupla e quatro faixas doadas à Santana do Parnaíba. Ao longo da avenida, só a Fernandez Mera já comercializou nove empreendimentos, que somam 1078 casas, 360 terrenos, 2 prédios comerciais com 118 conjuntos e 15 edifícios residenciais, com 880 apartamentos. O Resort Tamboré, com 7 torres de 15 andares e 420 apartamentos, vendeu 90 unidades, ou um edifício e meio, em um fim de semana. Os apartamentos têm entre 100 e 130 m² e preço de até 300 mil. “O Trecho Oeste” – citação literal – “e a Duplicação da Castelo Branco estimularam as vendas”, diz Roberto Avante, Diretor da Fernandez Mera. “As pessoas estão descobrindo o Rodoanel. Há muito para crescer e valorizar, inclusive com o Trecho Sul”. Finda a leitura, Carlos Bocuhy declarou que não era ele quem fazia essas afirmações, mas, sim, matéria divulgada no jornal “O Estado de S. Paulo”, o mesmo jornal que publicou editorial afirmando que os ambientalistas atacavam o Rodoanel, embora os ambientalistas não procedessem assim, mas, sim, defendessem a sociedade, trabalhassem na defesa da coisa pública, e que as informações contidas nessa matéria demonstravam que a expansão urbana era induzida pelo Rodoanel, e o que estava em jogo nessa audiência era a qualidade da informação trazida pelo empreendedor, que afirmava que não haveria adensamento populacional, afirmação esta inaceitável, pois ela carecia de honestidade intelectual, e era necessário fazer jus a esse critério para se falar de impacto ambiental no Brasil; que esse País possuía uma Constituição, esse País era democrático, primava pelo princípio da informação estabelecido pela Constituição, e esse princípio deveria ser observado principalmente pelo órgão público quando oferecia esclarecimentos à sociedade; que a informação oferecida pelos órgãos públicos deveria ser transparente, efetiva e certificada, ou seja, deveria ter qualidade; que, portanto, grande parte do que fora dito na apresentação feita pelos empreendedores não podia ser certificada como informação de qualidade. Mauro Vitor, igualmente representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou que, realmente, ocorria uma reincidência muito grave no que dizia respeito aos elementos que a tecnocracia mais uma vez trazia à baila, de maneira bastante competente e sofisticada, mas que, logicamente, existia outra leitura, existia o contraditório, cujo espaço era garantido por lei; que o EIA/RIMA fora bem produzido e a Avaliação Ambiental Estratégica, embora competente, era insuficiente, mas que perguntava pelos oito “documentos ocultos” que representavam o contraditório, que perguntava pela voz e pela expressão popular, pela



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

consciência pública, pela consciência do coletivo, pelo controle social e pelo grito da cidadania; que, desde que se iniciou essa segunda batalha do Rodoanel, existiam, pelo menos, oito documentos que o Governo insistia em ocultar, motivo pelo qual os chamava de “documentos ocultos”, o que era muito ruim porque a verdade não vinha à tona e, se vinha, era de maneira fragmentada ou facciosa, e que esses “documentos ocultos” – e aí já colocava sua proposição – deveriam ficar na entrada do auditório e ter a mesma circulação, a mesma veiculação e a mesma transparência que possuía o documento oficial, pois, caso contrário, teria lugar uma situação extremamente unilateral; que alguns desses documentos eram: um produzido há um ano por várias autoridades ligadas ao Comitê da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, que “pegava” os pontos nevralgicos nos quais residia a parte vulnerável de todos esses estudos; outros eram a “Versão 1” e a “Versão 2” elaboradas pelo Instituto Florestal, a “Versão 1” e a “Versão 2” elaboradas pela Sabesp e o parecer emitido pelo Tribunal de Contas da União, cujo teor era realmente preocupante e aterrador, porque perquiria o Trecho Oeste do Rodoanel, que foi construído, segundo esse documento, com severas irregularidades, inclusive no que dizia respeito ao bom uso do dinheiro público, e fazia indagações severas, pois o Ministro Cavalcante, que assinava esse laudo, perguntava por onde andava o Governador Mário Covas, se lhe pertencia ou não a empresa de engenharia que elaborou os estudos sobre o Trecho 4, no qual se observou o maior número de irregularidades, para não dizer “falcatruas”, e esse Ministro perguntava ainda sobre a constituição dessa empresa, que se chamava Logos, e se o ex-Secretário de Estado dos Transportes era um de seus sócios, a razão ou motivo por que a Dersa demorou em oferecer esclarecimentos; que, por esses motivos, esses documentos deveriam ser facilitados, teriam de circular, como também o relatório elaborado pelo Ministério Público Federal e assinado pela Procuradora da República, Doutora Abadia, que possuía uma lucidez extraordinária, e que essa transparência deveria existir porque a Reserva da Biosfera era uma verdadeira “Arca de Noé”, existindo apenas na Cantareira 200 pássaros cantores e uma parafernália toda que gerava a própria vida; que lera a Avaliação Ambiental Estratégica, preparada pela Faculdade da Saúde Pública, e que, embora ela contivesse poucas informações sobre a poluição atmosférica, afirmava que esses empreendimento melhoraria a qualidade do ar de alguns lugares da RMSP e pioraria a de outros lugar, sem, entretanto, identificar esses lugares, o que seria necessário, uma vez que a poluição do ar constituía uma questão de saúde pública, pois se comprovara que surtos de poluição em São Paulo estavam associados a uma maior incidência de problemas bronco-pulmonares que levavam à morte, e, há pouco tempo, o Incor declarara que a poluição causava também cardiopatia, motivos esses suficientes para se buscar a verdade e fazer com que ela venha à tona de maneira límpida e cristalina; que Messias Franco, ex-Secretário da Secretaria Executiva do Meio Ambiente, a qual se transformou depois em Ministério do Meio Ambiente - funcionário público ímpoluto, um mineiro fidalgo, que realmente conhecia os valores da nacionalidade e sabia preservá-los -, estava sendo pressionado para liberar determinado EIA/RIMA, mas, pelo fato de ter permanecido ímpoluto, não fornecendo esse aval, foi “defenestrado”, demitido, expulso da Secretaria Especial do Meio Ambiente, na salvaguarda da verdade, e, na data de sua demissão, ele declamou um poema de autoria de Affonso Romano, que dizia o seguinte: “Mentiram ontem, e hoje mentem novamente. Mentem de corpo e alma completamente. E mentem de maneira tão pungente que acham que mentem sinceramente. Mentem sobretudo impunemente. E de tanto mentir tão bravamente constróem um País de mentiras, diariamente”. Paulo Bastos, igualmente representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou que estava à beira de completar 70 anos, mas esperava ainda por uma discussão consistente, efetivamente por uma discussão verdadeira,



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

com espírito público, a respeito da cidade de São Paulo e das intervenções que ela poderia sofrer; que essa discussão exigia de todos enorme responsabilidade pública, quer se fosse vinculado ou não ao Governo, quer representasse a sociedade civil ou fosse simplesmente um cidadão, pois se estava discutindo uma questão que não era pequena e não podia ser analisada de maneira superficial; que se estava nessa audiência, como foi dito na própria abertura, discutindo um pedaço do Rodoanel, o EIA/RIMA de um pedaço do Rodoanel, de um empreendimento cujo funcionamento visaria à melhoria da RMSP, mas que se recusava a aceitar que tal discussão se reduzisse ao que estava ocorrendo, pois o problema fundamental era que se tratava de uma obra rodoviária que não seria nem mais nem menos do que uma das “transamazônicas da vida” que se viu passar por todos os lados, sempre fazendo valer uma visão do transporte, do trânsito, ou seja, uma visão simplesmente setorial, embora se vivesse em um tempo de transição em que essa visão vinha sendo contestada; que as variáveis que incidiam sobre uma intervenção urbana eram numerosas e elas não podiam submeter-se ao seguinte raciocínio: “temos uma obra que tem lá suas justificativas, mas ela é setorial, e, acontecendo, os impactos são tais e quais e, para contê-los, as medidas são tais e quais”, pois o pressuposto desse raciocínio era o de que essa obra deveria ser feita, raciocínio este semelhante ao de alguém que, estando em um local onde um raio poderia cair, raciocinasse assim: “já que estou aqui e o raio irá cair o que eu poderei fazer para minimizar os danos que ele causará em minha pessoa e eu não ficar mais ou menos carbonizado será adotar essa e essas medidas”; que essa era a imagem mais fiel do que vinha acontecendo com a cidade de São Paulo em virtude da visão setorial que era enfaticamente ostentada, mas que recusava a aceitar que se tratasse a cidade ou como um campo de transporte ou como um campo de abastecimento exclusivamente ou como campo de saúde, pois ela constituía um complexo urbano, cuja população atingia a cifra de 10 milhões e a da RMSP, mais de 20 milhões, e que esses habitantes não poderiam ser tratados de qualquer forma, e que a concepção de qualquer obra tinha de levar em conta uma série de variáveis, entre as quais o território, a sociedade e a memória urbana; que se afirmou que toda a rede hídrica que seria cortada pelo Rodoanel teria drenagens para fazer passar a água, mas se perguntava se o ecossistema passaria por essas drenagens; que, quando se construíram as grandes barragens, não se avaliou o corte que essas construções produziram nos ecossistemas da reprodução de peixes e que, igualmente, quando se promovia supressão de vegetação para implantação de qualquer obra, tão pouco se perguntava se ainda haveria cobertura de mata atlântica com a consistência da original da qual restavam apenas 5%, e que o pior era a decisão de se construir em cima desses 5% que se concentravam nas Serras do Mar e da Cantareira; que atualmente estava se tornando hegemônica a visão da compensação, de que havia compensação para tudo, pois, com certeza, uma única árvore de 100 anos não poderia ser substituída por 1 mil árvores com 10 anos, pois aquela árvore, em si, era um elemento do ecossistema constituído ao longo dos anos e não poderia ser substituído; que, eliminando-se as questões passionais – a posição dos ambientalistas não era de indisponibilidade em relação ao Rodoanel -, se deveria perguntar sobre a existência de pesquisa origem-destino, pois, quando se falava que o Rodoanel desviaria o transporte de carga da cidade de São Paulo, não se considerava nem seu processo de urbanização nem a evidente indução à ocupação que o Rodoanel exerceria, pois não existia estrada cujo entorno não tenha sofrido adensamento, principalmente pela inexistência de política pública urbana que contemple as necessidades de toda a população, a necessidade de que sua distribuição se dê de forma compatível com o território e que contemple também a necessidade de habitação e de transporte por parte da população, e que tudo isso se dê de modo a propiciar que a vida da cidade transcorra com tranquilidade; que propunha o seguinte raciocínio viário: se se



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

considerasse que a frota de automóveis da cidade de São Paulo de 5,5 milhões e que cada automóvel ocupava 30 m² para circular e, se se multiplicassem os metros quadrados por esse número de automóveis, se concluiria que, para colocá-los todos na rua, de uma só vez, seriam necessários 16 mil quilômetros de vias, e essa constatação coloca qualquer um frente a um modelo de transporte falido, tanto do ponto de vista urbano, como individual e, também, do ponto de vista do transporte de carga, uma vez que esse modelo estava levando ao “sufocamento” da possibilidade de se viver na cidade de São Paulo sob todos os aspectos; que se investiriam 400 e tantos milhões em mais uma obra viária e que, durante seu processo de discussão, se acenava para a possibilidade também de um anel ferroviário, o que seria irônico se se trouxesse à memória o fato de que, um dia, o Brasil possuiu uma rede ferroviária, que foi desmantelada e substituída pela rodovia, com um prejuízo que nenhum outro País admitiria, uma vez que todos eles mantiveram e ampliaram sua rede ferroviária; que, atualmente, ao se discutir a questão do transporte de carga, o Mercosul e a saída através de portos, se investia, primeiro e primordialmente, no transporte rodoviário, o que o levava a perguntar onde se escondia a inteligência desse País; que, portanto, por mais que tenha havido dedicação na elaboração da Avaliação Ambiental Estratégica – que era um instrumento que avançava na perspectiva de procurar novas variáveis -, se partia de uma premissa falsa, errada, e que, portanto, considerava seriamente a necessidade de se fazer uma revisão desse processo, pois estava se tratando não só da geração atual, mas das gerações futuras, do futuro dos filhos e dos netos, e não se poderia deixar para essas gerações um legado de omissão, de uma certa superficialidade, motivo por que perguntava em nome de quem, e por que, não se estava em função da vida, mas, sim, dos negócios maiores e menores, no sentido mais estrito da palavra, os quais não produziam frutos do ponto de vista da qualidade de vida da população; que considerava necessário aprofundar-se essa discussão e se contar com o espírito público de quem estava executando projetos como esse e de quem decidiria – porque tinha responsabilidade como Governo ou como sociedade civil - sobre sua aprovação ou reprovação. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Nelônio Medalhão, representante da entidade S.O.S. Parque do Pedroso-Núcleo Pintassilgo, comentou ser lamentável a intenção do Governo do Estado de construir esse trecho do Rodoanel, precisando, para tanto, destruir mais cobertura vegetal, fauna, flora e nascentes e justificar esse empreendimento com a geração de serviços; que tinha filhos e netos e se preocupava com aquilo que eles iriam dizer de seus antepassados, porque não defenderam os mananciais; que, no Parque do Pedroso, entidades de outros Países, como o Canadá, que visitavam as áreas de mananciais sabiam o que já havia sido destruído, embora se tratasse de um ambiente intocável; que o Promotor de Santo André já ordenara que a área do Parque Pedroso, como todas as áreas de mananciais, não poderia mais ser ocupada, e que, embora estivessem ocupadas, os que nela residiam haviam aprendido a preservar, pois ninguém mais jogava detrito nos mananciais ou cavava mais de quarenta centímetros, para não prejudicar o meio ambiente, e que, assim como os atuais moradores, os responsáveis por esse empreendimento não podiam igualmente prejudicar o meio ambiente; que aqueles que defendiam o meio ambiente não podiam concordar com a implantação desse trecho do Rodoanel, e que, para resolver o problema de trânsito da RMSP, deveriam ser duplicadas as rodovias. Maria Eustáquia Valentim de Oliveira, membro do Conselho do Orçamento Participativo do Município de Santo André, comentou que, no Município de Santo André, por meio do conselho de que participava, representantes de dezoito bairros podiam dirigir-se ao Poder Público para tratar do que os bairros precisavam, e que os oito bairros que ela representava situavam-se em áreas de mananciais e, desses oito bairros, três seriam afetados pelo Trecho Sul do Rodoanel, que eram Recreio da Borda do Campo, Parque Miami, Riviera e o Núcleo



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

Pintassilgo, e que, como falara aquele manifestante que a antecederia, a população desses bairros nada podia fazer que causasse impacto no meio ambiente, nem creche nem escolas podiam construir, o que prejudicava as mães que trabalhavam, mas que, mesmo assim, se testemunhava a intenção do empreendedor de gastar uma fortuna para destruir o meio ambiente; que os moradores de sua região aprenderam a conviver com a Natureza, que era viva, que constituía uma selva viva que precisava de proteção; que aqueles que disserem “sim” ao Rodoanel – o Ministério Público e o Estado - seriam lembrados pelas gerações futuras como assassinos da fauna, da flora, da mata atlântica e também dos sonhos dessa população que lá vivia, que não escolheu morar lá, mas foi impelida para lá porque se tratava de uma área que não tinha infra-estrutura e que, por isso, poderia ser por eles adquirida; que quem morava na “selva de pedra” tinha dignidade, tinha infra-estrutura, tinha tudo, e aqueles que moravam na “selva viva” nada possuíam; que convidava todos a irem, no dia 4 de dezembro, na Escola Chico Mendes, para ver a feira do meio ambiente realizada por crianças, que eram o futuro da Nação, e que mostrava como elas preservavam o meio ambiente; que participava de várias atividades em seu bairro e, por conhecer todos os problemas, pedia a todos que dissessem “não” ao Rodoanel, pois a história mostraria a todos aqueles do Poder Público que disserem “não” a esse assassinato que estavam certo; e que pedia ajuda à “selva de pedra” para que os moradores da “selva viva” tivessem dignidade. Fernandes José dos Santos, representante da Associação Brasileira do Comércio de Produtos Químicos e Petroquímicos – Associquim, comentou que expressaria um pensamento que, com certeza, iria na contramão de tudo o que fora dito até então, pois, na parte inicial, o empreendedor apresentou o projeto e, em seguida, alguns manifestantes contestaram a sua veracidade e/ou a aplicabilidade; que não se manifestaria sobre o mérito do que fora dito até então, e que falaria em nome da Associquim, entidade de representatividade nacional que congregava os distribuidores de produtos químicos, aqueles que faziam a “capilarização” do produto e da matéria química do fabricante ao consumidor, o que envolvia uma rede de transportes muito forte e grande e com altos riscos; que um dos palestrantes que o antecedeu criticara, e talvez com razão, a escolha governamental do modal rodoviário em detrimento do modal ferroviário, porque, como fora colocado, o sistema rodoviário metropolitano estava à beira do caos e pioraria ainda mais se não se tomassem providências; que não iria criticar nem abonar o anel rodoviário mas declarar que a indústria não tinha condições de se sustentar, nem tão pouco o comércio, pois não havia mais condições de se transportarem produtos, seja matéria-prima seja produto acabado, além do fato de que o transporte de cargas perigosas pelas ruas da cidade colocava em risco a vida das pessoas; que esse era um enfoque que deveria ser pensado, qual seja, a maneira como se faria o desmembramento, a efetivação e a construção do anel viário, se ele viesse a ser construído, e que não comentaria esse tipo de detalhe, porque havia pessoal técnico capacitado para isso; que a realidade, no entanto, era que não se tinha mais como transportar produtos pela Grande São Paulo, e as pessoas não podiam colocar-se dentro de uma redoma para evitar o desenvolvimento, pois existia o binômio que poderia ser o norte para a solução desse problema, o qual se chamava “desenvolvimento sustentado”, pois era a saída viável para se evitar que São Paulo parasse e tivesse lugar um caos social. Sandra Caravieri, representante da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo, comentou que manifestava o posicionamento da federação que representava, que era favorável à construção do Rodoanel como um todo, e não só do Trecho Sul, em virtude: 1) da melhoria que ele traria para a fluidez do trânsito da Grande São Paulo; 2) do melhor aproveitamento da frota de caminhões, ao melhorar a fluidez do tráfego de modo geral; 3) da melhoria do tráfego dos veículos que circulavam na cidade, ao retirar desse meio os veículos de carga que estavam de passagem; 4)



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

dos riscos advindos da circulação de produtos perigosos para as pessoas, em especial para as crianças; 5) da diminuição do risco de acidentes de forma geral, pois se sabia que, quanto maior era a concentração de veículos, maiores seriam as chances de que ocorram problemas de trânsito; e que, por último, declarava não ter motivos para desacreditar nem do Estado nem de seus técnicos, pois cria que a população era governada por pessoas sérias e que o desenvolvimento sempre acarretava alguns prejuízos; e que a federação que representava tinha à sua disposição uma entidade, o Senat, que poderia colaborar com o Governo com o propósito de minimizar quaisquer transtornos que vierem a ocorrer com a implantação do Rodoanel. Assunta Napolitano Camilo, representante da Associação Fazenda Tamboré Residencial-Barueri, comentou que a entidade que representava era uma das comunidades lindeiras do Trecho Oeste, que o lema desse Governo era ter respeito pelas pessoas, mas, desde o início das obras, há mais 2,5 anos, não houve respeito, pois se trabalhou com caminhões e tratores fora das estradas durante 24 horas, de domingo a domingo, sem trégua para o sono das pessoas, que mudaram o traçado inicial, e que, por todas essas razões, questionava o fato de se apresentar um projeto, discuti-lo e, depois, alterá-lo; que se disse, quando do licenciamento do Trecho Oeste do Rodoanel, que seria construída uma área de preservação, o que não aconteceu, e que as casas foram construídas a apenas 6 m do Rodoanel; que, nessa mesma ocasião, os responsáveis pelo empreendimento se comprometeram a construir uma barreira contra os impactos ambientais, mas essas barreiras sequer foram projetadas; que igualmente se comprometeram a efetuar plantio de árvores, e nenhuma árvore com mais de 40 cm foi plantada; que nada foi feito para proteger a população do ruído causado pelo tráfego que media 74 decibéis - cujo limite era 55 e que uma exposição a ruídos além desse limite por mais de três meses causava danos irreversíveis aos sistemas auditivo e neurológico, gerando estresse e outras seqüelas; que esse problema foi reconhecido, mas sequer o projeto das barreiras acústicas foi iniciado, sob a alegação de que o ruído estava sendo monitorado; que houve pressão política e essa obra foi liberada às vésperas das eleições, dia 12 de outubro; que conclamava o Governo e a sociedade civil para que fossem resolvidos os problemas e pendências gerados com a construção do Trecho Oeste antes de se iniciar a construção do Trecho Sul, cujo funcionamento, sem dúvida, agravaria mais ainda esses problemas; que, para que as pessoas se convencessem da gravidade da situação denunciada e do pouco respeito dispensado à população lindeira, convidava todas para conviverem algumas horas com essa população; que perguntava quando seriam minimizados esses impactos, e que reconhecia muita beleza nas fotos apresentadas por um folheto que fora distribuído durante essa audiência sobre esse empreendimento, mas que era lamentável a situação vivenciada pelos moradores do seu entorno. Ângela Napolitano, representante do Instituto Brasileiro de Pesquisas Ambientais-IPAM, comentou que o EIA/RIMA não continha informações com base nas quais se poderia estabelecer comparações entre os Trechos Oeste e Sul, e que, também, esse estudo não fazia referências às medidas de prevenção, mitigação e compensação dos impactos ambientais e sociais, que, relacionadas com o Trecho Oeste, ainda se encontravam sem solução, e, por esse motivo, se converteram em litígios judiciais ainda em tramitação no Poder Judiciário; que o EIA/RIMA deveria prever a criação de uma câmara arbitral ou uma comissão conciliatória que, composta por pessoas não-integrantes do Governo, poderiam interferir na perspectiva de que fosse conferida agilidade à busca de solução para esses conflitos ambientais e sociais; que as negociações com o Governo, especialmente com a Dersa, resultaram insatisfatórias, com indenizações a famílias inteiras no valor de apenas doze mil reais, e que o desenvolvimento sustentável não poderia de maneira alguma gerar esse tipo de injustiça ou de solução. Marcelo Cardoso, representante da Sociedade Ecológica Amigos de Embu, comentou que, embora alguns



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

pontos que ele abordaria já houvessem sido considerados por pessoas que o antecederam, se referiria novamente a eles em virtude de sua importância, como ao fato de o Embu ser uma das cidades que receberia significativos impactos com a construção do Trecho Sul e que já sofrera muito com a construção e o funcionamento do Trecho Oeste; que, por mais de três anos, essa cidade enfrentou diversos problemas, desde dificuldades de acesso à entrada do Município até ser alvo de diversas ocupações irregulares, e que era testemunha de que a implantação desse anel viário efetivamente induziu à ocupação urbana, fato este diante do qual a municipalidade possuía poucos instrumentos para resistir; que o posicionamento em relação a esse empreendimento não deveria se limitar ao ser “contrário” ou “favorável”, mas a proposição de alternativas cuja implementação dependesse de instâncias metropolitanas e do Estado; que, com certeza, era possível se pensar em alternativas para o transporte, que poderiam incluir o Rodoanel, desde que fundamentadas na perspectiva de um desenvolvimento sustentável; que, como se acabara de ouvir, nem todas as propostas de compensação para os impactos causados com a construção do Trecho Oeste haviam sido implantadas e que se deveria também questionar se os procedimentos do licenciamento dos Trechos Oeste e Sul haviam sido corretamente adotados, como, por exemplo, se apenas três audiências eram suficientes para se ouvir a população, ou seja, se essa oitiva era suficiente no caso do licenciamento de um empreendimento com o porte e a complexidade do Rodoanel; que o Trecho Sul do Rodoanel cortaria a várzea do Embu-Mirim, que era um dos principais afluentes da Represa Guarapiranga, o único que restava para o abastecimento de água da região metropolitana, e que, mais uma vez, se dava às costas para os mananciais; que, ao se pretender promover o desenvolvimento, não se poderia ter em mente apenas a atualidade, mas pensar também no futuro; que todos tinham capacidade para pensar e encontrar alternativas, mas era necessário tempo; que a análise do documento Avaliação Ambiental Estratégica foi feita pelo sub-comitê e pelos órgãos municipais a toque de caixa. Nilton Fornazari Filho, representante da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo-FIESP, fez a leitura de um manifesto dessa entidade intitulado “Manifesto do Setor Produtivo - Tramo Sul do Rodoanel Mário Covas”, que passa a ser transcrita: A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo – FIESP vem manifestar-se sobre o empreendimento do Tramo Sul do Rodoanel Mário Covas e seus impactos ambientais, em especial os que dizem respeito ao setor produtivo e ao desenvolvimento sustentável do Estado de São Paulo. Este manifesto teve aprovação unânime da Diretoria da FIESP e dos Presidentes e Delegados dos 130 Sindicatos das Indústrias, reunidos em assembléia no dia 22.11.2004. 1. O Empreendimento. De acordo com a Secretaria de Estado dos Transportes, o Rodoanel Mário Covas é uma via perimetral Classe “0” – de alto padrão técnico, com controle total de interligações e acessos com as Rodovias dos Imigrantes, dos Bandeirantes, Ayrton Senna e Carvalho Pinto. As rodovias que serão interligadas no Rodoanel são: Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Castello Branco, Anhangüera, Bandeirantes, Fernão Dias, Dutra, Ayrton Senna, Anchieta e dos Imigrantes. Também estão previstos acessos a algumas vias metropolitanas importantes. No Trecho Oeste, as rodovias já se encontram conectadas às Avenidas Raimundo Pereira de Magalhães e dos Autonomistas, em Osasco. No Trecho Sul, está em estudo a ligação com as avenidas Papa João XXIII, em Mauá, assim como a avenida Inajar de Souza, no Norte, e a SP-66, No Leste. O Rodoanel localiza-se no Anel Peri-Urbano (APU) da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) com largura de 5 quilômetros no interior da região circunscrita pela rodovia e 10 quilômetros no seu entorno externo. Trata-se de território com características heterogêneas; dotado de dinâmica própria e de complexidade metropolitana; com assentamentos consolidados e em expansão; graves carências de infra-estrutura e baixa qualidade ambiental e urbana, em contraste com



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

áreas de melhor padrão e baixas densidades de ocupação; bacias hidrográficas de mananciais de abastecimento (ao sul, leste e norte) e unidades de conservação (principalmente ao norte). O acesso ao APU é hoje garantido pelos grandes eixos rodoviários que o atravessam e, principalmente, pela estrutura viária de estradas municipais, avenidas e ruas existentes, bem como pela extensa rede de transporte coletivo que serve a região. 2. Impactos positivos para o setor produtivo. A deficiência na infra-estrutura de transportes aliada à concentração urbana na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e da distorcida matriz de transportes do Estado, vêm proporcionando maiores custos às empresas e diminuindo a competitividade. Nesse contexto, o Rodoanel tem um importante papel como uma das grandes obras na questão de mobilidade de cargas e passageiros, associado ao Ferroanel, prioritariamente no seu Trecho Sul. Nesse quadro de desequilíbrio, permanecem elevadas as demandas de transporte de carga e de passageiros em decorrência de uma série de fatores, dentre eles, a crescente atividade produtiva no inteiro do Estado e do País, sendo que parcela significativa dessa produção destina-se à RMSP ou passa por ela em direção a outras regiões ou ao Porto de Santos em razão do expressivo aumento das exportações. Outra situação diz respeito à acessibilidade regional, onde a RMSP secciona o sistema rodo-ferroviário nacional de cargas, agravada ainda pela duplicidade de bitolas no modal ferroviário, afetando diretamente os custos logísticos, no trajeto rodoviário, e inviabilizando o tráfego ferroviário leste-sul do País, isto é, prejudicando a intermodalidade na maior região demográfica do Brasil. Daí a importância de associar ao Rodoanel o Trecho Sul do Ferroanel. Toda essa situação pressiona a saturada infra-estrutura metropolitana de transportes, prejudicando a sua operacionalidade e sua segurança, gerando conflitos com o já sobrecarregado e arcaico sistema viário municipal e os milhões de veículos circulantes diariamente. A construção do Rodoanel é ponto chave do sistema de transportes do Estado de São Paulo, formando com o Ferroanel, o Porto de Santos, o Aeroporto de Guarulhos e os Centros Logísticos Integrados – localizados em pontos estratégicos do anel – um importante arcabouço logístico. Junto com o Ferroanel e os centros Logísticos Integrados – CLIs, pretende-se também estimular a participação do modal ferroviário na matriz de transportes do Estado, contribuindo para elevar a participação da ferrovia na matriz de transporte de 5% para 31%. A partir da análise da Fiesp, fundamentada no projeto do empreendimento e em sua Avaliação Ambiental Estratégica, são impactos positivos do Rodoanel Mário Covas, do ponto de vista do setor produtivo, os que o seguem. Impactos positivos associados ao conjunto do empreendimento: 1) Redução significativa nas deseconomias de transporte na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP)- em torno de 1,1 bilhão de reais por ano; 2) Quanto ao tráfego de passagem pela RMSP: tempos médios de viagem reduzidos de modo significativo (até 30%); 3) Reestruturação das atividades de logística de transporte de carga na RMSP, com a implantação de Centros de Logística Integrados – CLI, que serão pólos de armazenamento e distribuição, associados a terminais inter e intramodais, localizados no entorno da RMSP e no interior; 4) Diminuição dos riscos relativos ao transporte de produtos perigosos; 5) Redução na incidência do roubo de carga por ser o Rodoanel uma rodovia bloqueada com poucos acessos diretos; 6) Implementação do transporte intermodal; 7) Possibilita uma melhor estratégia para o acesso ao Porto de Santos; 8) Contribui na viabilização da transposição ferroviária da RMSP; 9) Confere maior competitividade aos produtos. Impactos positivos associados especificamente ao Tramo Sul do Rodoanel: o Tramo Sul do Rodoanel é considerado prioritário pois atende a 40% da demanda de tráfego de passagem e de transporte de carga na RMSP. A este trecho estão associados impactos positivos específicos para o setor produtivo, quais sejam: 10) Benefícios diretos para a região do ABC, com a extensão do tramo até Mauá, ocorrendo a ligação dos seus Municípios ao



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

sistema Anchieta – Imigrantes/ Porto de Santos e à Av. Jacu-Pêssego, já em ampliação; 11) Possível integração com o tramo sul do Ferroanel. 3. Impactos ambientais positivos. Do ponto de vista ambiental, são impactos ambientais positivos do conjunto do empreendimento: 12) Redução de emissão de gases veiculares e material particulado, levando a uma melhoria progressiva da qualidade do ar, em especial nas áreas em que ocorrem atualmente congestionamentos devido à concentração de transporte de carga relativa ao tráfego de passagem pela RMSP; 13) Melhoria no tráfego interno à RMSP; 14) Segregação do tráfego na RMSP; 15) Melhoria no escoamento superficial (macro drenagem) principalmente em áreas já degradadas, devido ao projeto em dimensionamento dos sistemas de drenagem e controle rígido dos processos erosivos, uma vez que estão previstas de 200 à 340 travessias de corpos d'água; 16) Proteção e preservação de várzeas (a várzea do Município de Embu, por exemplo, que será protegida e preservada por meio da divisão das pistas, que passarão ao largo das várzeas e não sobre elas); 17) Manutenção de áreas permeáveis, na faixa de domínio e no canteiro central; 18) Prevenção e controle de assoreamento de cursos d'água e contaminação de solo e águas, por meio da instalação e manutenção de dispositivos de contenção de sólidos e cargas difusas ao longo do traçado; 19) Retirada de 16,9 milhões de toneladas por ano de produtos perigosos em cargas de passagem pela RMSP e implantação do Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) e Plano de Ação de Emergências (PAE); 20) Manutenção da qualidade dos recursos hídricos afetados pelo empreendimento; 21) Manutenção da produtividade hídrica na região afetada pelo empreendimento. 4. Impacto ambiental negativo. Identificou-se um principal impacto ambiental negativo do empreendimento e suas conseqüências, quais sejam: 1) Supressão de vegetação (400 e 620 hectares de capoeiras em estágio médio a avançado de regeneração florestal); 2) Geração de efeito de borda significativo mas, por outro lado um; 3) Baixo nível de fragmentação de habitats. Para esses previu-se um extenso e complexo programa de compensação florestal. 5. Considerações finais. O setor produtivo, representado pela FIESP, conclui, portanto, não somente pela viabilidade ambiental do empreendimento como pela sua vital necessidade, evidente nos aspectos positivos para o setor produtivo, mas, principalmente, pelo que esses aspectos representam em termos de geração de empregos, incremento do comércio, da indústria e dos serviços e, essencialmente pelo que tais aspectos significam em termos de responsabilidade sócio-ambiental do Estado e do setor privado, bem como em termos de desenvolvimento sustentável, no Estado de São Paulo e em sua região de influência. Federação das Indústrias do Estado de São Paulo–FIESP. São Paulo, 25 de novembro de 2004.” Marússia Whately, representante do Instituto Sócio-Ambiental, comentou que trazia uma simulação elaborada por essa entidade com o intuito de demonstrar o que aconteceria com as áreas de mananciais se se continuasse nesse ritmo de ocupação e que essa simulação correspondia às áreas de abrangência do Trecho Oeste do Rodoanel, àquelas do entorno das Represas Billings e Guarapiranga, à área da APA Capivari-Monos e à do Trecho Sul; que essa simulação partia dos seguintes pressupostos: a) que o cenário de expansão urbana era aquele apresentado pelo Governo do Estado na AAE do Rodoanel, ou seja, uma situação de ocupação intensa e descontrolada; b) que era necessário olhar a realidade surgida com a implantação do Trecho Oeste, que consistia numa valorização dos terrenos em torno do Rodoanel, um processo de especulação imobiliária e o impacto desse fenômeno na ocupação das áreas de mananciais; c) que eram frágeis os equipamentos do Rodoanel, principalmente no que dizia respeito aos novos acessos ao sistema viário, aos acessos lindeiros e ao seu controle numa área cuja dinâmica possuía grande complexidade por ser de mananciais; que se procedeu um cruzamento dessa dinâmica com o que aconteceria com a saúde das duas represas a serem cortadas pelo Trecho Sul do Rodoanel - a Billings e Guarapiranga -, saúde



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

esta que se baseava em índices de qualidade da água e da vida aquática utilizados pela Cetesb, como também na poluição, em virtude da quantidade de esgotos que seriam lançados nelas, no assoreamento - ou seja, na quantidade de terra que seria levada para o fundo dessas represas -, na diminuição de sua capacidade de reservação em consequência mesmo do acúmulo dessa terra, na impermeabilização e, em última instância, no risco que a população correria ao longo do tempo bebendo uma água tão poluída; que, a partir das imagens mostradas, se poderia ver, passo a passo, as alterações – e sua significação - sofridas pelas Represas Billings e Guarapiranga, no que dizia respeito ao processo de ocupação de 1989 para cá; que, com a implantação do Trecho Sul em 2010, se teria ao longo do Rodoanel uma área em que a valorização acabaria criando outros usos e expulsando a população mais pobre do seu entorno; que, considerando ainda a fragilidade dos instrumentos do Rodoanel, como seus acessos principalmente, e as dinâmicas existentes nessa região, que eram bastante complexas, se acreditava ser muito difícil conter as demandas de acesso ao Trecho Sul que surgiriam, como, por exemplo, em Itapecerica, M'Boi-Mirim e Teotônio Vilela, as quais provocariam aumento significativo na expansão, o que levaria a saúde das represas para níveis péssimos; que as conclusões desse estudo no que dizia respeito à implantação do Rodoanel eram as seguintes: a) que oferecia grande contribuição para a expansão urbana, não em torno dele, uma vez que nessa área teria lugar uma mudança significativa de valores, como aconteceu com a implantação do Trecho Oeste; b) que eram frágeis os instrumentos relacionados com os acessos e esse aspecto poderia gerar sérios problemas com ressonâncias na RMSP; c) que havia necessidade urgente de se olhar para o Trecho Oeste com o intuito de se compreender o que aconteceria com o Trecho Sul; d) que havia necessidade de se discutirem e se reverem os modelos de simulação utilizados até agora, incluindo essas variáveis, e não somente as de emprego e renda, que não condiziam muito com a realidade existente na região; e) e, finalmente, que eram frágeis também as compensações propostas; que, com base em todos esses dados, a entidade que representava propunha fossem mais detalhados e discutidos os estudos acerca do Rodoanel, pois se tratava de um empreendimento importante que se localizaria numa região mais importante ainda, que era a RMSP, e que traria consequências para um recurso que não só era fundamental para a vida dessa região, mas também para a vida de do próprio Estado. Emiliano S. Affonso Neto, representante da Associação dos Engenheiros e Arquitetos do Metrô de São Paulo, comentou que fazia parte do Conselho-Diretor da Associação Nacional do Transporte Público e do Secretariado-Executivo do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade; que havia se falado muito em mobilidade e o que se entendia era que a falta de mobilidade em cidades do mundo inteiro fazia com que elas morressem, porque quanto menor a mobilidade menor a capacidade que a cidade tinha de gerar emprego e manter a qualidade de vida; que, na RMSP, de acordo com a pesquisa origem-destino de 2002 realizada pelo Metrô, verificava-se que essa mobilidade caía, pois, na cidade de São Paulo ela estava, hoje, em torno de 1,2, o que significava que uma pessoa fazia uma viagem e não voltava para casa, e que havia, em média, 5,2 milhões de habitantes e um veículo para cada 2 habitantes, enquanto em Nova Iorque havia um veículo para cada 3,6 habitantes; que essa pesquisa verificou, ainda, que essa falta de mobilidade na década passada fez com que se perdesse em São Paulo em torno de 13% dos empregos e propostas de trabalho, enquanto a população aumentou em torno de 8%, ou seja, ocorrendo uma perda de 500 mil empregos com o aumento da população em torno de 800 mil habitantes; que esses dados demonstravam que os investimentos com o sistema de transporte deveriam ser priorizados, pois não haveria melhoria da mobilidade se não se investisse maciçamente na melhoria do transporte público urbano; que o Rodoanel, especialmente seu Tramo Sul, seria importante para a melhoria da fluidez



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

do transporte de cargas, mas, no caso do transporte público, ele só seria viável com a construção, em conjunto, do Ferroanel; que foi mostrado, durante essa audiência, que a convivência do transporte de cargas com o de passageiro nas linhas da CPTM, nos 270 quilômetros de trilhos que essa Companhia possuía na RMSP, fazia com que fossem limitadas as melhorias ofertadas aos passageiros, pois não se poderia diminuir o intervalo entre os trens nem tão pouco melhorar sua oferta, mas que, no momento em que for construído o Ferroanel Sul, se evitaria que os trens de carga usassem as linhas da CPTM, o que concorreria para a melhoria do deslocamento das pessoas e a própria eficiência e saúde da cidade; que, no âmbito da associação que representava, concluiu-se que a falta de um transporte de qualidade prejudicava a eficiência das cidades, conclusão esta que foi comprovada por estudos realizados pelo IPEA, que mostraram que boa parte da população das classes D e E – cerca de 5,5 milhões de habitantes da RMSP - não conseguia usar o transporte público por falta de condições de acesso ou de pagamento; que as instituições que representava defendiam que o Rodoanel fosse efetivamente implantado se houvesse uma participação significativa da iniciativa privada, através de investimentos consorciados, com a efetiva limitação de seus acessos, para que esse anel não se transformasse em uma nova avenida ou marginal, e que esses acessos fossem “pedagiados” e que fosse construído, concomitantemente, com o Tramo Sul do Ferroanel, buscando-se, assim, uma racionalização dos transportes; que as instituições que representava apoiavam a implantação desse empreendimento, desde que atendidos esses pontos. Maria do Socorro Siqueira Lima de Souza, representante da Cooperativa Habitacional do Rodoanel Trecho Oeste, comentou sua experiência com a implantação desse trecho, qualificando-a como boa, porque a Dersa, em todo o processo, respeitou a população que deveria ser removida, oferecendo-lhe condições de escolha de moradias em áreas com infra-estrutura de água, luz e esgoto, e que, enquanto as moradias não foram construídas, essa população teve suas despesas de aluguel pagas igualmente pela Dersa; que, para que esse processo acontecesse, fez-se necessária a criação dessa cooperativa, com diretorias, conselhos fiscais e suplências compostos pelos próprios moradores; que foram reassentados 1089 cooperados e que, passados mais de quatro anos dessa experiência, a avaliação que se fazia era positiva, pois o modelo de reassentamento adotado tornou viáveis as boas condições de moradia das famílias que foram removidas, a partir de seu envolvimento em todas as fases do processo, conferindo, por sua vez, ao próprio processo legitimidade e minimizando o impacto social inerente à qualquer trabalho de reassentamento involuntário de população de baixa renda; que, além de criar essas condições, essa cooperativa era um instrumento legítimo, não somente para seus associados, mas para os demais agentes envolvidos nessa experiência, e ela se constituía também num espaço privilegiado de formação de lideranças populares; que, como qualquer processo participativo, o reassentamento promovido no Trecho Oeste do Rodoanel não fora isento de conflitos e desafios, entendidos estes como salutares para o amadurecimento da experiência e o aprendizado dos vários agentes executores envolvidos na implementação do mesmo; que, em março de 2002, a Dersa recebeu a visita de representantes do BIRD que vieram conhecer essa experiência, e um deles afirmou ser esse o mais impressionante exemplo de participação e autonomia que já presenciara e que reforçava todos os princípios de reassentamento involuntário do banco, uma vez que contribuiu para a construção de capital social nas comunidades afetadas; que essa cooperativa, sediada na Av. dos Autonomistas 5.222, em Osasco, convidava todos a visitarem os empreendimentos onde foram reassentadas as famílias removidas com a construção do Trecho Oeste do Rodoanel. Frederico Bussinger, representante do Instituto de Desenvolvimento Logístico, Transporte e Meio Ambiente, comentou ser esse o primeiro contato com o projeto e que aproveitava a oportunidade para levantar



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

algumas questões, e que uma delas dizia respeito à afirmação feita sobre a redução da ferrovia e o crescimento acelerado do transporte rodoviário no Brasil, pois, apesar de ser verdadeira, a partir dela não se podia concluir que havia neste País rodovias demais, pois, apesar de em um determinado momento terem sido reduzidas as ferrovias, elas vinham vivenciando um crescimento acelerado nos últimos anos, o que era bom, e que, especificamente em relação ao Porto de Santos, nesses últimos sete anos a participação ferroviária mais que quintuplicou; que os clamores e preocupações dos moradores o haviam sensibilizado, mas os problemas relatados não eram específicos das áreas do entorno do Rodoanel, mas de toda a cidade de São Paulo e do Brasil, e que deveria ser tratado e solucionado, e que não entendia por que ele fora trazido para o contexto da discussão sobre o Rodoanel; que o objetivo específico dessa audiência, como já fora dito, era a verdade, mas no sentido de esclarecimento das informações e, principalmente, da exposição das pessoas e entidades; que ficou muito curioso acerca dos “oito documentos secretos” e o sensibilizou igualmente a preocupação com a vida, que era uma realidade multifacetada, pois englobava as variáveis moradia, educação e lazer, como também a variável renda, que não poderia ser considerada em oposição à vida, e que, desse ponto de vista, gostaria de entender os “des-impactos” do Rodoanel, porque a vida nessa cidade enfrentava problemas sérios e o Rodoanel favorecia sua solução, ao oferecer benefícios e promover “des-impactos”; que, por exemplo, a vida na Avenida dos Bandeirantes era infernal, pois o comércio enfrentava muitas dificuldades e seus moradores, graves problemas de “impactação” e que o Rodoanel contribuiria, sem dúvida, para sua “des-impactação”; que os moradores dessa avenida, aos seus olhos, mereciam tanta atenção como aqueles das áreas lindeiras do Tramo Oeste do Rodoanel; que fora mostrado o impacto que seria causado na Represa Billings, e que, no que dizia respeito ao Trecho Oeste, esse impacto já ocorreria; que, por outro lado, deveria ser levantado o custo da não-execução do Rodoanel, o que constituía uma das análises necessárias sobre ele; que também não compreendeu o questionamento sobre a segmentação dos estudos sobre esse empreendimento, e que não entendeu igualmente a pertinência e os limites do emprego analógico do Trecho Oeste, porque, aparentemente, esse trecho fora implantado em uma área mais adensada, e o Trecho Sul, por sua vez, possuía particularidades próprias, que eram a existência de mananciais e o processo de ocupação de sua área. Antônio Herculano da Silva Filho, representante do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de São Paulo, comentou sobre a necessidade de se ter uma alternativa viável para acabar com essa polêmica, e declarou testemunhar que a cidade de São Paulo não mais comportava o transporte de cargas, motivo por que esse tipo de transporte enfrentava um caos total, mas que não se podia trancar o progresso, pois só com ele se poderia sair da crise violenta que assolava o País; que ficara surpreso com a declaração feita por um Ministro do Governo Lula de que a economia do Brasil poderia ter um crescimento da ordem de 6,5 % ao ano, mas que isso não acontecia porque não havia a infra-estrutura necessária para o escoamento da produção, dado este bastante preocupante; que, quando via pessoas contrárias ao progresso da Nação, ficava bastante preocupado, pois achava que se tinha de preservar a Natureza com responsabilidade, pois era por meio do progresso que a população desse País poderia alcançar seu bem-estar; que o transporte rodoviário de cargas não tinha mais condição de transitar pelas ruas e avenidas da RMSP, e que, se essa continuasse constituindo a única possibilidade, se trancaria a Nação; que o grande feito do Governo Lula era a exportação e que, se não se construísse o Trecho Sul do Rodoanel, ela se tornaria inviável, e que, diante desses fatos, a opinião dos caminhoneiros era a de que se construísse o mais rápido possível o Rodoanel. Aloysio Luz Cataldo, representante da Associação Comercial de São Paulo, comentou ser vital sua presença nessa audiência, pois fora



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

procurado inicialmente pelo Secretário-Adjunto da Secretaria dos Transportes, Paulo Tromboni, que entrara em contato com as entidades mais significativas da região para fazer uma exposição sobre o Trecho Sul do Rodoanel, ocasião em que percorreram com ele e com técnicos da Dersa esse trecho desde a Rodovia Régis Bittencourt até o seu final, e que, durante esse percurso, os técnicos da Dersa explicaram como seria construído esse trecho, como seriam protegidos os mananciais, como se daria o processo de desapropriação até Mauá, e que, antes de percorrê-lo, percorreu-se igualmente o Trecho Oeste; que, para o escoamento das riquezas do País, essa obra era importante, como bem declarou um dos manifestantes que o haviam antecedido ao dizer que o movimento do Porto de Santos ultimamente quintuplicou e que era público e notório que o movimento de exportação do País estava cada vez mais acelerado, tendo aumentado, recentemente, em torno de 30%, mas sua efetivação dependia de uma estrada condizente por onde as riquezas escoassem; que se falou há pouco sobre a Avenida dos Bandeirantes, que atravessava a RMSP na região de Campo Belo, onde se percebeu, através dos planos diretores das Sub-Prefeituras, que a poluição, o movimento de carga pesada e os impactos de ruído eram violentos; que acreditava na técnica que fez a apresentação do EIA/RIMA e mostrou todos os impactos que seriam causados com a construção do Trecho Sul com base na análise feita, e que acreditava, igualmente com base nas informações por ela oferecida, que todos esses impactos seriam minimizados e que essa obra não causaria prejuízo ao meio ambiente, motivo por que esperava ouvir a etapa das réplicas, oportunidade em que, com certeza, ela apresentaria as soluções que seriam adotadas para fazer jus aos problemas levantados pelos ambientalistas, aos quais solicitava que apresentassem as alternativas que asseguraram existir, para que todos pudessem sair satisfeitos da audiência. Ana Carolina, representante da Sociedade Amigos do Bairro Parque Ipê-São Paulo, fez a leitura de um documento que passa a ser transcrito: “A Sociedade Amigos do Bairro Parque Ipê entende que o meio ambiente é bem de uso comum, do povo e, principalmente, das gerações futuras. Com base nesses princípios, conduzimos nossas lutas pela implementação das propostas aprovadas no EIA/RIMA decorrentes da instalação das obras Rodoanel-Trecho Oeste. A relação delas está anotada no Processo SMA 13.522/97. Resumidamente, se encontram nas páginas 75 e 76 do Volume 9 desse estudo, as ações de reflorestamento para compensar os 38 ha de mata suprimida com a obra, os 20 ha suprimidos ao longo da faixa de domínio e 80 ha desmatados para construção de obras em outra área de compensação do subprograma, bem como implementação do parque, visando à conservação da mata entre as Rodovias Raposo Tavares e Régis Bittencourt, a ser entregue para o Município de Cotia”; que a sociedade que representava estava presente nessa audiência por acreditar que o EIA/RIMA do Trecho Oeste do Rodoanel não foi até agora cumprido, pois não foram executadas as ações de modo a liquidar, nos prazos estabelecidos, os compromissos assumidos, como era o caso do reflorestamento da área de manancial pertencente à Fazenda Tizo; que essa entidade se fazia presente também para dizer que, apesar da afirmação em contrário, a instalação e o funcionamento do Rodonel estimulavam a invasão irregular do seu entorno, contra a qual a comunidade vinha lutando, e que a reivindicação da entidade que representava era que essa área cedida pela Fazenda Tizo fosse reflorestada, pois se tratava de área de manancial, e que o EIA/RIMA fosse cumprido em sua totalidade; que, sem dúvida, em seu início o projeto do Rodoanel levou em conta o meio ambiente, através de políticas públicas, mas que esses programas, que visavam minimizar os impactos causados, ficaram apenas no papel, como também ficou o princípio do desenvolvimento sustentável, pois de fato não foi conferida sustentabilidade ao projeto; que perguntava sobre os mecanismos e estruturas a serem criados com vistas a implementar esses programas que constituíam condição sine



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

qua nom para aprovação dos projetos, que, sem dúvida, eram importantes, mas que até agora não passavam de ficção. Emília Puertas Topyla, representante da Instituição Beneficente da Passagem-Itapecerica da Serra, comentou que muitas pessoas falaram do meio ambiente com justa razão, mas que falaria sobre o prejuízo social com a desapropriação de uma instituição que dava atendimento a um número muito grande em uma região muito pobre como Itapecerica da Serra; que a Casa da Passagem estava situada na várzea do Rio Embu-Mirim, cuja área total era de 40 mil m² e 1 mil e 400 m² de área construída, e que o final desse terreno fazia parte dessa várzea, espaço este que se procurou preservar até mesmo na educação das crianças assistidas, de 2 até 14 anos; que esse espaço era o lugar para se ensinar a preservação do meio ambiente, o cultivo das flores, o cultivo da horta e do pomar que mantinham, em parte, a sustentabilidade da instituição; que se havia dito que a alternativa de traçado escolhida, o alongamento dos níveis do anel viário, passaria exatamente em cima dessa área, cortando-a de ponta a ponta, e que o motivo de sua intervenção era declarar a necessidade, sim, de se preservar o meio ambiente e de se evitar prejuízos sociais como este a entidades como a Casa de Passagem e tantas outras, que, dificilmente, poderiam recomeçar um trabalho que levou 30 anos para se transformar na estrutura emocional de muitas famílias e crianças; que essa instituição não poderia de forma alguma perder esse lucro social, que se avaliava constantemente como uma rentabilidade do ser humano, e que, para impedir esse dano, enviaria à Dersa os documentos que demonstravam essa situação e pedia aos seus técnicos que os analisassem. Sérgio Costa, representante do Instituto de Engenharia de São Paulo, comentou que esse instituto realizou encontro para discutir o Projeto Rodoanel, ocasião em que se verificaram as vantagens e soluções para a cidade de São Paulo com a sua execução; que se tirou nesse encontro uma série de premissas, entre elas a de que esse estudo deveria ser antecedido por uma Avaliação Ambiental Estratégica de toda a obra e de que só fossem desenvolvidos os EIAs/RIMAs e projetos específicos daqueles trechos com perspectiva imediata de execução, uma vez que se tratava de empreendimento de longo prazo cujas características do entorno certamente se modificariam durante esse período; que aos estudos e projetos a serem desenvolvidos fossem incorporadas as melhores tecnologias disponíveis desde que se submetessem aos dispositivos legais, políticos e institucionais em vigor, com vistas a se caracterizarem, de forma definitiva, o traçado, a viabilidade técnico-econômica e a solução para os impactos negativos que a obra poderia causar, especialmente no que se referia aos recursos hídricos e ao uso e ocupação do solo da região; que esses estudos e projetos identificassem e maximizassem o potencial de benefícios que o Rodoanel poderia trazer para os Municípios ao longo de seu traçado, especialmente na contenção da ocupação indiscriminada e no re-ordenamento do uso e ocupação do solo; que esses estudos e projetos fossem elaborados de forma aberta e transparente, para que as entidades e órgãos ligados ao transporte e ao meio ambiente pudessem, desde já, acompanhar de perto o seu desenvolvimento; que os Municípios através dos quais passaria a obra organizassem uma agência para o acompanhamento da execução e implantação desse empreendimento, especialmente no que concernia ao uso, à ocupação do solo e à administração dos impactos e benefícios derivados do empreendimento; que o Governo do Estado, através da Secretaria do Meio Ambiente, elaborasse com rapidez as análises e os estudos ambientais pertinentes, priorizando uma visão antropocêntrica, ou seja, tornando prioritário o aspecto humano nesse processo de desenvolvimento, o que parecia possível tendo em vista o alto interesse desse empreendimento na melhoria da população de São Paulo; que era inegável a importância do Ferroanel e do Rodoanel para a RMSP, e que, em relação ao equacionamento das medidas de compensação ambiental, colocava à disposição a câmara arbitrária em funcionamento no âmbito do



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

Instituto de Engenharia; que ficava muito feliz em ver a casa cheia discutindo, com alto nível, questões ligadas ao transporte na RMSP, uma região que cresceu desordenadamente e que a solução de muitos deles carecia das boas normas da engenharia e de acompanhamento técnico, pois a ausência deles fazia com que as regiões promovessem um uso e uma ocupação do seu solo inadequados, o que contribuía cada vez mais para que o transporte sofresse com a saturação das vias, e que, sem dúvida, esse empreendimento geraria benefícios para a cidade ao descarregar as ruas e avenidas da RMSP do tráfego de caminhões; que o Instituto de Engenharia estava à disposição de todos para a discussão desses temas e que a Casa se encontrava-se aberta para a realização das discussões e das audiências públicas que se fizessem necessárias. Ary Albano, representante da Associação dos Usuários e Amigos do Horto Florestal, comentou que se estava discutindo o Rodoanel como estrada e se abordara também o Plano de Desenvolvimento de Transportes do Estado de São Paulo, elaborado pela Secretaria de Estado dos Transportes, mas que não fora apresentada até então pesquisa que mostrasse a situação das estradas e dos meios de transporte; que era inegável a capacidade da engenharia de construir uma estrada boa, mas o que questionava era se discutir sua construção sem saber exatamente o que passaria por ela, uma vez que as pesquisas existentes davam conta apenas do volume r/ou quantidade de caminhões, mas não da origem e do destino de suas cargas, ou seja, de onde elas vinham, para onde iam, qual sua natureza e quais cargas deveriam e quais não deveriam passar pela RMSP; que as pessoas que elaboraram o EIA/RIMA afirmaram que, para o caso de carga altamente tóxica, como soda cáustica, existiam esse e aquele procedimentos, mas que perguntava se esse tipo de carga tóxica deveria ser transportada por caminhão; que a abordagem de todas essas questões, nessa discussão, partia do a priori da matriz rodoviária, e que, embora se mencionasse a potencialidade do Ferroanel, não se apresentavam dados sobre sua efetividade, entre os quais o caminho que sua malha atravessaria; que muito se falou do transporte e do corredor de exportação, mas perguntava o que diziam os especialistas em logística sobre o transporte de cargas pesadas como soja, se elas continuariam sendo transportadas para os portos enfrentando filas gigantescas, se efetivamente se ampliaria o Porto de Santos, porque, ao mesmo tempo que se contestava sua capacidade, se comentava que empresas privadas pretendiam construir suas próprias dependências; que propunha que, ao se discutir transportes e projetos, se definisse realmente o que deveria passar pela RMSP por caminhão e por trem e como se construiria esse sistema intermodal de modo a permitir que cargas perigosas não atravessassem a RMSP e chegassem ao Porto de Santos por ferrovias; que, em relação ao Rodoanel, sugeria fossem realizadas pesquisas de origem-destino das cargas de alguns setores, como, por exemplo, dos eletro-eletrônicos, e que igualmente se esclarecesse se todas projeções feitas para o Trecho Oeste efetivamente se concretizaram – pois foi apresentada, quando de seu licenciamento, uma enxurrada de números relativos ao tráfego de caminhões nos quais os ambientalistas ficaram submersos -, inclusive pretendia saber se a previsão feita pelo Diretor da CET, à época, de que os automóveis ocupariam o pequeno espaço a ser desocupado pelos caminhões; e, por fim, que os sete documentos citados por representantes do Coletivo das Entidades Ambientistas foram elaborados por órgãos ambientais do Estado de São Paulo, que contestaram o Projeto do Rodoanel e que os responsáveis pelo EIA/RIMA poderiam encontrá-los nos mesmos órgãos que os emitiram, e que os ambientalistas solicitavam ficassem eles expostos durante as audiências. Balbina Nogueira, representante da entidade Ibioca-Nossa Casa Na Terra- Embu, comentou que se havia falado sobre vários problemas, mas ninguém havia-se referido à água, o que estranhava, uma vez que se construiria o empreendimento em cima da área mais úmida da cidade de São Paulo, que eram as áreas de mananciais, precisamente em cima do



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

Rio Embu-Mirim e das Represas Billings e Guarapiranga, responsáveis pelo abastecimento de água a RMSP, e que seria implementada tal alternativa, embora o empreendedor declarasse estar muito preocupado com a situação dos recursos hídricos na RMSP; que o Rio Embu-Mirim se situava à sudoeste do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo e da Bacia Cotia-Guarapiranga, cujo percurso, desde a nascente, aos pés da Serra de Paranapiacaba, no Município de Itapeverica da Serra, se estendia por 32 km, passando, em sua maior extensão, por 60% da área do Município de Embu, em área de manancial, e pelo centro da cidade, para, em seguida, retornar à Itapeverica, cortar Embu-Guaçu e se dirigir à Represa de Guarapiranga, da qual era principal tributário; que o Rio Embu-Mirim abastecia essa bacia com 30% de suas águas e que o problema enfrentado por esse rio já era complexo, porque acompanhava a Rodovia Régis Bittencourt por mais ou menos 8 km, entrando no centro de Embu com suas águas já poluídas, em virtude das depredações e invasões que destruíam a água e a própria várzea desse rio; que o traçado do Trecho Sul do Rodoanel, iniciado em Embu no final do Trecho Oeste e apresentado pelo empreendedor, abraçaria o Rio Embu-Mirim e sua várzea, pois eles ficariam em meio às duas pistas que seriam construídas nesse trecho, numa réplica, em diminutivo, do que aconteceu com o Rio Tietê, pois formaria um anel que seria o abraço mortal dado à várzea desse rio, expondo suas margens e cursos a uma intensa depredação; que essa alternativa de traçado causaria enorme prejuízo a esse rio, duplicando aquele já ocorrido com a implantação do Trecho Oeste, e que seu funcionamento contribuiria para igualmente duplicar os acidentes com caminhões; que, se de fato esse traçado passar por cima do Rio Embu-Mirim, isto é, se efetivamente for pressionado por esse bolsão, esse manancial efetivamente morrerá e faltará água tanto para São Paulo como para a RMSP, e que, na tentativa de evitar tais problemas, propunha se alterasse esse traçado e se criasse, na região, um parque ecológico com a finalidade de se preservar as margens desse rio, para que nelas não ocorram nenhuma interferência; que se examinasse com cautela tal proposta, pois essa seria a única condição de esse rio continuar abastecendo a Bacia de Guarapiranga. Ricardo Teixeira, representante do Instituto de Humanização do Trânsito e dos Transportes, comentou que, quando se falava da grandiosidade da cidade de São Paulo, se constatava que vários anéis nela já existiam, como, por exemplo, a Rótula Central, que girava em sentido anti-horário da cidade a menos de 2 km da Praça da Sé, e, ao seu lado, a Contra-Rótula, cujo objetivo era facilitar a chegada e a saída do tráfego da cidade; que um pouco mais distante havia o mini-anel viário, projetado há quase um século com a finalidade de ser o suporte de toda a cidade de São Paulo, e que, por ser urbano em toda a sua extensão, constantemente ficava congestionado; que a cidade de São Paulo tinha a tendência de ser uma cidade mundial, o que requeria mobilidade, e que, apesar de se discutir os problemas ambientais atrelados à construção de rodovias, se esquecia de que uma obra rodoviária recentemente construída, a Rodovia dos Imigrantes, o fora com total respeito ao meio ambiente, e que, se a engenharia brasileira já havia conseguido construir uma obra dessa envergadura, com certeza com base nesse aprendizado construiria o Rodoanel sem causar nenhum dano ambiental; que essa obra era fundamental não só para cidade de São Paulo, mas igualmente para a RMSP e, até mesmo, para o Brasil e era considerada prioritária pelo Governo Federal; que se discutiam os impactos negativos, mas não os positivos, como a retirada da poluição ambiental provocada por caminhões e veículos. Martin Afonso Penna, representante da Associação Brasileira da Indústria de Álcalis, Cloro e Derivados, teceu comentários 1) sobre a situação precária da malha viária, que estava impedindo o crescimento do País, causando prejuízos para a competitividade da indústria brasileira; 2) sobre o fato de os estudos do Instituto de Pesquisa Economia Aplicada-IPEA apontarem para o aumento médio de 38% do custo operacional dos veículos devido ao mal estado



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

das rodovias, o que contribuía para que o Brasil apresentasse índices altíssimos de acidentes e mortes no trânsito; 3) sobre o fato de o Governo de São Paulo estabelecer parcerias e convênios técnicos com outros Países, como a França, com o intuito de resolver esses problemas; 4) sobre a proposta do Rodoanel de tornar o trânsito ágil, eliminando os tráfegos de passagem, o que deixaria o trânsito mais livre para o transporte coletivo e individual, melhorando, assim, a qualidade de vida na RMSP; 5) sobre a importância de todos esses aspectos, uma vez que 80% dos brasileiros residiam em áreas urbanas, chegando em São Paulo esse percentual a 93%; 6) sobre os dispositivos e medidas operacionais embutidos no Projeto Rodoanel para reduzir as consequências de acidentes com cargas perigosas, impedindo, assim, a contaminação ambiental, dado este estrutural para o desenvolvimento da indústria química, em especial a de cloro em particular; 7) sobre o fato de o Trecho Oeste do Rodoanel ter aliviado o trânsito não só dos bairros Butantã, Cidade Universitária e adjacentes, com também das marginais em quase 30%, contribuindo, assim, para aliviar o sofrimento do paulistano que, segundo a Secretaria do Transporte Metropolitano, perdia vinte dias ao ano em congestionamentos, e que, se por acaso esse índice vier a extrapolar, configurar-se-ia um colapso nas vias metropolitanas e nas de acesso à cidade; 8) sobre o fato de essas constatações demonstrarem a urgência em se implantar essa obra, na medida em que favoreceria de forma controlada a acessibilidade na área urbana, a eficiência no fluxo de distribuição e na coleta de carga na cidade como também a transposição, principalmente dos veículos que se destinavam aos complexos químico e petroquímico de Cubatão e ao Porto de Santos; 9) sobre o fato de esses benefícios para a RMSP e regiões do entorno serem importantíssimos, em virtude de todos os ganhos citados, além de outros benefícios sócio-econômicos indiretos, e que, na visão da entidade que representava, nenhum dos impactos nos componentes ambientais seriam permanentes e irreversíveis de maneira a tornar inviável a continuação da construção do Trecho Sul do Rodoanel. Heitor Marzagão Tommazini, representante do Consema, comentou que representava um setor que produzia controle social e que constatava, com sua experiência, que a RMSP não era uma região saudável, e que, sem meio ambiente saudável, não havia prosperidade econômica e social; que essa região possuía enormes passivos ambientais construídos ao longo dos anos, provenientes da gestão de Governos anteriores, e que, por isso, o movimento ambientalista exigia a implementação de políticas públicas que se voltassem para a dignidade moral; que, como o centro urbano, as regiões periféricas também não possuíam condições para uma vida saudável, o que também era consequência de políticas econômicas do passado e da ausência de políticas urbana e ambiental; que os passivos ambientais relacionados com os mananciais eram de responsabilidade do Estado, como também aqueles resultantes da construção do Trecho Oeste do Rodoanel; que os interesses do Estado muitas vezes se sobrepunham aos interesses públicos, e que, em nome do Estado, já se fez muita maldade ao meio ambiente e ao cidadão; que a capacidade de suporte urbano da RMSP não estava sendo contemplada, fator este que consolidava a ineficiência do Estado em impedir a contínua degradação que essa região vinha sofrendo, e que a construção do Rodoanel transferiria o passivo ambiental do centro para as regiões periféricas. Nério Fernandes, representante da Associação Comunitária Jardim Almeida, comentou que a palavra “social” foi várias vezes citadas, mas, em nenhum momento, foi analisada na perspectiva das pessoas que defendiam a construção do Rodoanel, porque provavelmente não conheciam a realidade daqueles que viviam na região de Parelheiros, que seria cortada pelo atual traçado do Rodoanel; que essa região apresentava o pior índice de desenvolvimento humano (IDH) do Município de São Paulo, embora sua ocupação humana tenha ocorrido há mais de 180 anos; que era favorável ao desenvolvimento, mas que o Projeto Rodoanel, tal como fora proposto, representaria



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

uma barreira para Parelheiros; que, embora aqueles que residiam na Avenida dos Bandeirantes fossem obrigados a conviver com passivos ambientais, inegavelmente possuíam uma boa infraestrutura, diferentemente da região de Parelheiros, tratada pelo projeto como uma região cuja expansão demográfica deveria ser controlada, sem que se dispensasse a infra-estrutura social qualquer cuidado; que dificilmente se barravam os projetos de autoria do Poder Público, mas que propunha ao Governo e aos empresários fosse dada uma contrapartida à população impactada pelo Trecho Sul, pois a região em que residia configurava um verdadeiro bolsão de pobreza. Divino Alves de Oliveira, representante do Partido Verde, seção de Cotia-SP, comentou que sua preocupação fora evidenciada em uma reunião com os engenheiros e arquitetos, quando se discutiu que a área onde se encontrava mais intenso o processo de especulação e expansão imobiliárias era o entorno do Trecho Oeste do Rodoanel; que esse projeto deveria contemplar as nascentes existentes nas regiões onde os trechos seriam implantados, pois se observava que as águas estavam diminuindo, que a nascente do Rio Cotia diminuiu 75% do seu volume, aspecto este que era muito preocupante, pois era impossível viver em uma região que não dispunha desse tipo de recurso; que se deveria criar um modelo de parcelamento do solo para o entorno dos reservatórios que evitasse a especulação e estabelecesse maior diferenciação entre as áreas de mananciais e as outras. José Carlos da Silva, representante do Grupo Ecológico Calangos da Mata, depois de comentar que a frota de automóveis da RMSP era de 5,6 milhões de automóveis, e não de 5,2 milhões com fora dito anteriormente, declarou que ratificava o ponto de vista de manifestantes que o antecederam de que os moradores das áreas de mananciais estavam impedidos de executar qualquer obra nessa região, mas que o Governo podia construir aí uma obra tão impactante como o Trecho Sul do Rodoanel; que, efetivamente, para o homem contemporâneo, o grande desafio era a inclusão de variáveis normativas ou a mudança de paradigmas, com o objetivo de não se agravarem os recursos naturais, mas que isso, infelizmente, não acontecia, porque, se acontecesse, não se estava discutindo a implantação do trecho de uma obra rodoviária, mas, sim, a ampliação da malha ferroviária, mais econômica e mais limpa, que causava menor impacto ao meio ambiente e não oferecia riscos à saúde humana nem prejuízos às condições sócio-econômicas; que era urgente, por essas razões, se discutir o modelo de desenvolvimento sustentável e ver qual caminho a seguir; que, sem dúvida, as exportações brasileiras estavam-se ampliando, mas a população não estava ganhando nada com isso, pois o crescimento desordenado vinha aumentando, as pessoas estavam ficando mais pobres e só um número razoável de pessoas estava-se beneficiando com esse crescimento, motivo por que não se justificava o crescimento das vias rodoviárias nem se causar maior impacto ao meio ambiente e à saúde humana; que, no espaço de produção de riqueza, ocorria uma desigualdade enorme que se revelava na ocupação do solo, pois, de um lado, havia o transbordamento da ocupação da pobreza na periferia, e, de outro lado, ocorria a alta segregação das elites, assumindo a forma de condomínios fechados, e que, se se juntasse a isso o processo de especulação imobiliária, que era induzida por uma obra como essa, se criaria uma situação desordenada, que não poderia ser controlada pelos Municípios, pois estes não dispunham de instrumentos eficazes para tanto; que um rápido olhar sobre a RMSP permitia constatar que a questão da terra e dos espaços urbanos foi comandada pelo capital imobiliário e que o Poder Público restringiu-se a facilitar as condições para sua reprodução e expansão; que todos esses fatores facilitaram o processo de ocupação desordenada de toda a periferia, que foi impulsionado pelo processo de globalização, que encobria os custos sociais e ambientais, e quem perdia era a maioria da população; que a Avaliação Ambiental Estratégica era parcial porque não analisava o processo em curso de empobrecimento geral no que dizia respeito à vida, pois esse estudo não deveria apenas



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

avaliar a produção de riquezas – carros, mercadorias etc. -, mas, principalmente, a sobrevivência do homem, cuja extinção estava-se aproximando se nada for feito em relação a esses aspectos; que o homem sempre acreditou na ilusão de que era possível mudar o ritmo natural, mudando a sua biologia intransponível, mas o grande desafio que se apresentava era o resgate da consciência do universo natural, o resgate da verdade entre o real e a fantasia e se aceitar os limites, distinguindo a ficção científica da ciência, e que a omissão, o cinismo e a ilusão seriam condenáveis pelas gerações futuras, pois, embora se tivesse conhecimento e tecnologia para se evitarem problemas dessa natureza, faltava ousadia ao homem para mudar o fatídico e o determinismo histórico; e que perguntava à Dersa como, levando-se em conta que os limites da capacidade de suporte ambiental da cidade de São Paulo já haviam sido extrapolados, se minimizariam os impactos ambientais, sociais, econômicos e culturais causados pelo Trecho Oeste do Rodoanel Metropolitano, já implantado. Daniel Martins, representante da Associação dos Amigos do Transurb-Itapevi, comentou que o Rodoanel fazia parte do Plano de Desenvolvimento do Transporte Metropolitano, que sempre preservou e privilegiou uma política de estradas de rodagem, que sempre gerou divisas e rendas para um certo grupo da sociedade, e que ele fazia parte também do Plano Integrado de Transportes Urbano-PITU projetado para 2020, que se tratava, por sua vez, de um mega-plano, com “megas-proporções”, mas que até agora só fora medido seu micro-impacto; que buscou no próprio site da Secretaria dos Transportes os dados que subsidiariam sua exposição, os quais mostravam que a mancha urbana continuava a mesma; que o PITU contemplava o Rodoanel, o Ferroanel e as futuras interligações, e que, por se tratar de um plano gigantesco, se deveria observar os impactos que causariam em toda a região, e não somente na Zona Sul; que, por ter a Secretaria dos Transportes procedido da mesma maneira em relação ao Trecho Oeste, os impactos decorrentes de sua implantação foram sub-dimensionados, motivo por que ocorreram adensamento e ocupação não-previstos, surgindo os condomínios fechados, horizontais, que, além de causarem impactos como desmatamentos, que eram facilitados pelo seu licenciamento parcelado, seus responsáveis jogavam a responsabilidade pela preservação dos recursos naturais nas mãos de associações de moradores; que também não foram avaliados os impactos culturais e arqueológicos causados pela expulsão dos moradores tradicionais das áreas onde foram erguidos esses condomínios, e que também não foram avaliados os impactos que tornaram algumas espécies de animais ameaçadas de extinção; que, portanto, essa interferência na Zona Oeste levou a uma especulação imobiliária crescente, que promoveu um processo de fragmentação territorial muito intenso e a perda de significativo patrimônio histórico; que igualmente o EIA/RIMA do Trecho Sul não contemplava os impactos dessa natureza e que esse estudo chamava de “impactos urbanos”; que as riquezas do Brasil, ao invés de serem exploradas como propôs um manifestante, deveriam ser manejadas, pois já não existiam mais espaços, o que punha por terra os procedimentos de se segregar, abrir e expandir a cidade, que apenas tornava a vida mais cara, pois, para jogar o lixo fora ou encontrar alguns recursos, como a água por exemplo se era obrigado a gastar muito mais dinheiro devido às distâncias; e que o homem estava evoluindo à medida que avançava seu processo de extinção. Romildo de Oliveira Campelo, representante do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo-CIESP, declarou que com tristeza constatava que os ambientalistas continuavam não lendo os EIAs/RIMAs, pois era impressionante a maneira como se repetiam, reafirmando as mesmas coisas e não oferecendo algum tipo de contribuição que tornasse possível reparar algum erro, que, por acaso, se tivesse cometido; que era fantástica a visão estática que essas pessoas possuíam, e que todos os moradores da cidade de São Paulo pensavam que tudo se podia fazer na cidade e, ao mesmo tempo, que nada nela podia ser feito,



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

pois todas as vezes que se propunha algo novo alguém apresentava uma visão apocalíptica a esse respeito, afirmando que o Mundo iria acabar-se e que a Natureza seria destruída, mas nada acrescentando na perspectiva de como as coisas deveriam ser feitas; que o fato de o Rodoanel não ter sido construído há dez anos constituía um crime inimaginável, e que, nesse momento em que se pretendia construir mais um trecho pequeno, as pessoas se posicionavam contrariamente simplesmente por uma questão existencial, pois nada acrescentavam, trazendo apenas suas angústias pessoais, quer sejam legítimas quer não; que não era questionado o fato de residirem só no entorno da Bacia do Guarapiranga 700 mil famílias, sem contar com saneamento básico, mas se questionava a construção do Rodoanel, ou, em outras palavras, eram aceites os procedimentos ilegais e condenados os procedimentos corretos, ocorrendo, desse modo, uma completa inversão dos valores e que se deveria aproveitar o espaço da audiência pública para exigir-se dos empreendedores e do Estado uma postura pró-ativa. Passou-se à etapa em que se posicionavam os representantes dos órgãos públicos. Geraldo Rangel de Franco Neto, representante do Ministério Público Estadual, comentou que a instituição que representava adotara a posição de procurar debater e apresentar soluções ao Governo para os problemas relacionados com o processo de licenciamento desse empreendimento, embora pudesse ter ingressado na Justiça com uma ação civil na tentativa de paralisar esse processo, o que talvez impedisse que essa audiência estivesse ocorrendo; que o Ministério Público solicitou ao DAIA que revisse o ato que homologou a Avaliação Ambiental Estratégica como documento hábil para admitir a apresentação do EIA/RIMA do Trecho Sul Modificado - porque, se diga de passagem, o título é “EIA/RIMA do Trecho Sul Modificado” -, uma vez que qualquer mudança no EIA, por força da Deliberação Consema 44/97, teria obrigatoriamente de passar pelo DAIA, constituindo-se equívoco admitir que essa Avaliação Ambiental Estratégica atendia, de pronto, às exigências dessa deliberação, pois, além de não ser prevista por ela, possuía uma outra finalidade; que, além disso, essa avaliação foi encaminhada ao Consema sem que se a ouvisse sociedade civil a seu respeito, retirando-se dela o direito de apresentar por escrito suas sugestões e, desse modo, contribuir para o aprimoramento do EIA que se encontrava em andamento; que a opção do Ministério Público foi solucionar esses problemas de forma negociada e, com vistas a essa finalidade, trazer a público todos os problemas, como, por exemplo, aquele que dizia respeito à ocorrência de um processo de ocupação desordenada na área de influência do Rodoanel, sobre o qual, ao ser ouvido, o responsável pelos estudos ambientais, Ciro Bidermann, afirmou o seguinte: “que o modelo permitia que, no entorno das saídas, haveria algum tipo de ocupação, um aumento de famílias de classes B e C e a redução das classes D e E, já que haveria valorização nesse ponto e a população de baixa renda seria expulsa do local, e que a tendência era que essa população fosse para um local mais próximo e mais barato. Porém não se poderia incluir expulsão para outras áreas da cidade, como, por exemplo, para o sul da cidade ou para a região da Cantareira. Isso porque a lógica do equilíbrio urbano tinha a característica de que, em se mexendo em uma área, provocar resultados em outro lado da cidade. O modelo levou em conta os impactos em toda a região”; que, questionado ainda sobre esse fenômeno de ocupação, ele afirmou que “as outras bolhas estavam associadas à Avenida Jacú-Pêssego, a qual, associada ao Rodoanel, teria efeito de expansão na Zona Leste, na Avenida Águas Espraiadas, e que também poderia resultar numa ocupação da Zona Norte, porque as interferências metropolitanas apresentavam resultados sempre interligados e deveriam ser analisadas em conjunto”; que, com base nessas informações, se era obrigado a admitir que ninguém garantia se ocorreria apenas aquele pequeno impacto calculado pela fórmula esquisita apresentada, e esse constituía um dos problemas sobre os quais o Ministério



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

Público Estadual se preocupava; que, com vistas ao esclarecimento dessa questão, sua instituição fizera levantamentos de depoimentos a esse respeito, que foram fornecidos por vários especialistas nesse assunto, tendo verificado ser consenso entre eles que, efetivamente, existia risco de ocorrer uma expansão urbana desordenada fomentada pelo Rodoanel, e que essa questão, dada a sua complexidade, deveria ser discutida com o empreendedor e com os órgãos públicos, porque esse motivo, associado à pretensão de se executar toda a obra no prazo de quinze anos, tornava necessária a exigência de que o EIA/RIMA apresentasse uma visão global, até mesmo porque uma visão pouco aprofundada poderia impedir que se reconhecessem obstáculos que poderiam tornar inviáveis, no futuro, a implantação desse empreendimento no seu todo, e que, portanto, a constatação de eventual crescimento urbano e desordenado, decorrente ou não da implantação do Rodoanel, se levado em conta e analisado pelos empreendedores, permitiria fossem encontradas soluções que tornariam viável a implementação da obra em sua totalidade; que afirmara anteriormente que a Avaliação Ambiental Estratégica não atendia ao disposto pela Deliberação Consema 44/1997, uma vez que ela estabelecia “que o Rodoanel, em sua totalidade de traçado, seja estudado como parte de um Plano Metropolitano de Uso do Solo e de Transportes, realizado em conjunto pelo Governo Estadual e Municípios Metropolitanos”; que uma outra questão relevante dizia respeito à necessidade de se elaborar estudo aprofundado acerca das decorrências da implantação do Trecho Oeste, pois era imprescindível se levar em consideração os impactos causados por esse anel viário no trecho em que já fora implantado, constituindo-se essa uma medida preparatória e necessária para se garantir, ao máximo, que o impacto ambiental causado nesse primeiro trecho não ocorresse neste que seria construído. Ana Cristina Bandeira Lins, representante do Ministério Público Federal, depois de declarar que ratificava as palavras de seu colega Geraldo Rangel, comentou que o MP Federal também percebera certos vícios no licenciamento do Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, o que vinha gerando inconvenientes na análise de seu mérito, e que, embora não fosse interesse do MP Federal barrar ou paralisar o licenciamento dessa obra, pretendia discutir os reais impactos e problemas que ela geraria; que, como algumas pessoas anteriormente colocaram, essa obra vinha sendo apresentada exclusivamente pelo Setor dos Transportes, mas que reconhecia a necessidade de que a ela se agregassem determinadas políticas públicas, e que, por este motivo, como outras pessoas igualmente declararam, sua instituição não reconhecia fundamento na criação de grupos de trabalho e de programas sobre o Rodoanel exclusivos da Secretaria de Estado dos Transportes, mas uma interação com outros órgãos do Estado e da Federação tanto no processo de licenciamento como de implantação, pois assim vislumbrava a possibilidade de esse empreendimento ser bem-sucedido, inclusive em sua função rodoviária; que se verificava a possibilidade de esse empreendimento provocar adensamento, na medida em que geraria indução à ocupação do seu entorno, e que esse adensamento poderia até mesmo impedir a circulação rápida das cargas, que era um dos principais objetivos da construção dessa obra, e que, para evitar que isso acontecesse, algumas políticas deveriam ser agregadas a ela, como, por exemplo, aquelas que previssessem “pedagiamento”, zoneamento ou ordenamento do uso e da ocupação do solo do entorno da obra; que, além desses problemas, o Ministério Público Federal reconhecia como problemática a inclusão da Avaliação Ambiental Estratégica no processo de licenciamento sem uma oitiva à sociedade, ou seja, sem os procedimentos democráticos que sempre fizeram parte do licenciamento promovidos pela SMA; que, embora não considerasse nulo esse procedimento, ele poderia ser considerado anulável, e, talvez, por conveniência e oportunidade, essa perspectiva fosse implementada, na medida em que sentença judicial determinava como necessária a participação do



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

Ibama no licenciamento de empreendimentos com a complexidade do Rodoanel - participação esta atropelada pela SMA - devendo, no entanto, ser objeto de discussão entre as Procuradorias do Estado e do Ibama e os advogados da Dersa a maneira como ela ocorreria; que, embora a Avaliação Ambiental Estratégica devesse ser analisada pela sociedade, esse exame, além de não ter acontecido, constituía uma etapa já superada, inclusive sem a participação do Ibama, e o que ora se discutia era o EIA/RIMA, e que, por esse motivo, considerava oportuno: a) anular-se os procedimentos até então adotados; b) elaborar-se, juntamente com o Ibama, um Termo Referência, e, com base nele, complementar-se o EIA/RIMA, e, a partir daí, se dar prosseguimento aos demais procedimentos pertinentes à concessão da licença prévia; que essa era a proposta do MP Federal, evitando-se, desse modo, que, no futuro, esse procedimento venha a ser anulado por vício dado desde a origem. Eusílio Giovanete Neto, representante da Sub-Prefeitura de Parelheiros, procedeu à leitura do seguinte documento: “A Sub-Prefeitura de Parelheiros caracteriza-se por um território ambientalmente frágil e ainda relativamente preservado, se comparado com o restante da área de proteção aos mananciais da RMSP. Recentemente nós aprovamos o Plano Diretor Estratégico, que foi construído junto com a população e tem um novo zoneamento e um conjunto de medidas para proteger as áreas mais frágeis e organizar a ocupação das áreas urbanizadas. O traçado, ou os traçados, pois são várias as alternativas e a Sub-Prefeitura não sabe qual vai ser adotada. O Rodoanel interfere e pode vir a modificar muito a organização do território, que queremos traduzida nesse plano diretor. Ou seja, nós não vamos conseguir implantar o plano diretor, pois as áreas mais frágeis, exatamente aquelas que deveriam ser preservadas, serão impactadas, e o empreendimento, pela sua própria natureza e finalidade, não traduz nenhuma melhoria para as áreas urbanizadas. A preocupação da Sub-Prefeitura é fazer a gestão do espaço local com a sociedade, unindo os esforços para implantar esse plano. Durante esses dois anos de implantação da Sub-Prefeitura, que é nova, não medimos esforços para trazer a fiscalização de uma área que, além de frágil e ameaçada pela expansão urbana, é enorme, pois possui 530 km². A Lei de Proteção aos Mananciais é de competência estadual, mas na prática é a Sub-Prefeitura que fiscaliza, pois o Estado não tem fiscalizado, apenas quando acionado aparece e coopera, mas o ônus de fiscalizar é nosso. Então, entendemos que o Rodoanel deve ter necessariamente como compensação o apoio à fiscalização, já que certamente altera a dinâmica de ocupação do território. A fiscalização tem que ser estruturada com tecnologia, capacitação, equipamentos e pessoal. E isso tem que ser custeado pelo empreendedor como compensação do Rodoanel Sul. Não é justo que se implante um empreendimento deste porte e a Sub-Prefeitura tenha que intensificar a fiscalização sozinha. O empreendimento é estadual. A Lei de Proteção aos Mananciais não foi revogada e sua aplicação é de competência do Estado. Nós colaboramos e continuaremos colaborando. Nós precisamos de estrutura e a compensação do Rodoanel deve prever isso. Temos a questão fundiária, que é um grande nó, pois, para a aplicação das leis municipais e estaduais, também é preciso saber quem é o dono da terra que está sendo invadida, ou desmatada ou aterrada. Portanto, a estruturação da fiscalização que reivindicamos tem que contemplar o levantamento fundiário decente. Também sobre as compensações nos preocupa o plantio compensatório exigido. É muito interessante e necessário plantar árvores, tantos hectares para compensar as que serão suprimidas. Mas como isso será feito? No trecho paulistano praticamente não existem áreas públicas. Onde serão plantadas estas árvores? terá que ser em áreas particulares? O DEPRN permite isso? Quem vai cuidar? A Sub-Prefeitura? Nós temos uma Casa da Agricultura Ecológica, que tem interesse em fazer viveiros de nativas para recuperar as áreas degradadas. Então queremos entender melhor como este plantio vai ser feito e conversar melhor, desenhar junto com o



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

empreendedor e com a sociedade local a gestão desse plantio, pois ele é necessário e é do maior interesse local, mas não é algo fácil de ser feito e o EIA/RIMA não explica isso. E, ainda sobre as compensações, há parques a serem implantados, o que, além de ótimo, é exigido por lei federal. O que nos preocupa é quando serão implantados, pois temos alguns exemplos tristes. A captação do Taquacetuba está operante há 4 anos e a compensação exige a implantação de um parque na várzea de Parelheiros. Isso foi incorporado ao nosso plano diretor. O projeto é maravilhoso. Toda sociedade local quer muito este parque, mas o problema é que até agora ele não saiu do papel. Enquanto isso a Sub-Prefeitura faz o que pode e nem sempre consegue ser eficaz para impedir a ocupação da várzea para que ela ainda exista quando este parque um dia vier a ser implantado. Então nós entendemos que as compensações têm que ser implantadas antes do empreendimento necessariamente, para que não fiquem só no papel. E, quando a Dersa for levantar a situação fundiária da área proposta a Sub-Prefeitura, também pode ajudar. Estas são as principais preocupações da Sub-Prefeitura e são também as preocupações da população local. Queremos discutir melhor esses pontos e entendemos que a discussão seja feita lá em Parelheiros, lá no Bororé, para que a população possa participar”. Ubirajara Tannuri Félix, representante de Engenharia e Obras do DAEE-Departamento de Águas e Energia Elétrica, comentou que o DAEE era o órgão responsável pela emissão das autorizações referentes às intervenções nos recursos hídricos e pela macrodrenagem, ou seja, pelo combate às enchentes na RMSP e no Interior do Estado; que a solução dos grandes problemas metropolitanos só era possível através de um processo integrado, envolvendo vários segmentos da sociedade e do Poder Público, e que um empreendimento do porte do Rodoanel exigia um esforço grande e cuidadoso de toda sociedade; que os estudos ambientais apresentados demonstraram preocupação com a preservação dos recursos hídricos, com a drenagem em todo o seu conceito e que todos esses cuidados ajudarão muito no momento da aprovação dos pedidos de outorga, quando o órgão público responsável pelos recursos hídricos na RMSP emitir seu parecer. Cláudio Cassas, representante do Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de São Paulo, procedeu, em nome de Eduardo Nobre, vinculado à Secretaria de Cultura do Município de São Paulo, inicialmente à leitura do seguinte documento: “A Alça Sul do Rodoanel, no trecho em que passa pelo Município de São Paulo, atravessa áreas de proteção definidas pela Lei de Proteção aos Mananciais. Nesta região encontra-se o Braço do Taquacetuba, que faz parte do Sistema Guarapiranga-Billings de captação de água para a RMSP. A construção do Rodoanel neste trecho, além dos impactos diretos que ocasionará no meio ambiente, induzirá à expansão da ocupação irregular, que se encontrava ao norte nos bairros de Grajaú e Parelheiros, colocando em perigo a potabilidade da água aí captada. A atual proposta do Rodoanel prevê que esse trecho seja fechado. Contudo, a longo prazo, não existem garantias de que não haverá aberturas para o sistema viário local, nem que essa via não induza à ocupação urbana, pois a região das represas já possui aproximadamente 1 milhão de pessoas assentadas precariamente apesar das restrições da Lei de Proteção dos Mananciais, e, além disso, crescia ao ritmo de 6 a 8% ao ano”. Cláudio Cassas procedeu também à leitura do seguinte texto: “Sobre o EIA/RIMA do Trecho Sul do Rodoanel Mário Covas – Observações ao diagnóstico e avaliação de impactos sobre o patrimônio arqueológico. O contexto histórico e arqueológico apresentado para o Trecho Sul do Rodoanel não contempla devidamente as áreas de influência do empreendimento, principalmente quando se refere à história de São Paulo, de forma que induz à interpretação de que não existem contextos específicos regionais e até mesmo locais. A leitura do texto referente à arqueologia deixa claro que, embora seja feita referência ao trabalho de campo expedito na área, este não foi realizado. Também não são levados em consideração os bens históricos e arqueológicos existentes na região. A



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

avaliação da importância arqueológica da área que deverá ser cortada pelo Rodoanel foi realizada a partir de sobrevôo e da análise de mapas e imagens aéreas. Cabe lembrar que a Resolução SMA 34/2003, baseada na Portaria 230/2002 do IPHAN, quando trata da fase das atividades técnicas do estudo de impacto ambiental, artigo 2º, orienta que deverá o responsável pelo empreendimento providenciar levantamento de dados arqueológicos na área de influência direta do empreendimento ou atividade, no caso de projeto em áreas arqueologicamente desconhecidas, pouco ou mal conhecidas e que não permitam inferências. Entende-se, portanto, inclusive pela aprovação do relatório do IPHAN, conforme consta de documento anexo ao estudo de impacto ambiental, que a área foi considerada arqueologicamente bem conhecida. No entanto, o diagnóstico não cita sítios arqueológicos conhecidos na região, nem mesmo o anteriormente citado Sítio do Periquito, que se situa justamente dentro da Área de Proteção Ambiental que está se propondo criar no Bororé, onde passa o previsto traçado do Rodoanel. Alguns possíveis indicadores históricos: a região abrigou em tempos coloniais a extinta Vila de Santo André da Borda do Campo, onde conviviam indígenas com portugueses e espanhóis, antes da criação do Núcleo de São Paulo de Piratininga. Os índios habitantes do planalto paulistano Tupi-Guaianá mantinham comunicação entre aldeias, para o que abriam trilhas, muitas das quais ainda hoje existem, por exemplo, a que liga Evangelista de Souza a Itanhaém e à antiga Estrada de Santo Amaro à Conceição do Rio Branco, este último percorrido hoje pelos Guaranis. Foi registrado na literatura histórica por Benedito Calixto em 1902 e deverá ser interceptado pelo Rodoanel. O bairro de Santo Amaro surgiu do aldeamento indígena do Ibirapuera implantado pelos Jesuítas em meados do século XVI. No ano de 1829, numa iniciativa de introduzir mão-de-obra livre na produção agrícola brasileira, por ordem de Dom Pedro I, imigrantes alemães são mandados à Freguesia de Santo Amaro e recebem terras do Bairro de Colônia Paulista. Dos 960 colonos que chegaram em São Paulo em 1836, aproximadamente 336 foram para a Colônia Santo Amaro, Cipó e Embu Guaçu. Estes se estabeleceram como pequenos agricultores e seus descendentes estão presentes até hoje na área. O imóvel mais antigo existente na região que deverá ser interceptada pelo Rodoanel entre o Bororé e Colônia é protegido por legislação de tombamento e registrado como sítio arqueológico. Trata-se do Sítio Periquito, casa rural de partido bandeirista construída em taipa de pilão e associada ao Período Colonial anterior a colônia alemã. O cemitério de Colônia, inaugurado em 1840, é hoje considerado patrimônio histórico local e protegido por legislação de tombamento, assim como a capela de São Sebastião, de 1908, no Bororé. A igreja de Colônia, construída em 1911 também sobreviveu ao tempo. Além destes imóveis são numerosas as casas rurais de madeira, pau a pique ou tijolo, que remetem a uma arquitetura vernácula e singela de finais do século XIX e início do século XX. Alguns desses imóveis foram registrados como patrimônio cultural nos planos diretores regionais de Parelheiros e Capela do Socorro, no Município de São Paulo. Ainda nas compensações ambientais propostas em nenhum momento é considerado o patrimônio cultural presente na região e representado por grupos étnicos historicamente conhecidos, além da cultura material a eles associada como se as comunidades locais não fossem indissociáveis do meio ambiente.”. Este manifestante declarou, em seguida, que se tornassem disponíveis na internet, para consulta, os documentos, inclusive aqueles “ocultos”, que foram citados durante a audiência, possibilitando, assim, que um público maior pudesse ter acesso à toda documentação produzida. Ricardo Guilherme de Araújo, vinculado à Diretoria Metropolitana da Sabesp, comentou: que a Sabesp, em conjunto com a Dersa, vinha realizando há alguns meses uma série de reuniões técnicas com funcionários de ambas empresas, e que, embora a avaliação dessas reuniões fosse extremamente positiva, alguns aspectos mereciam atenção especial no momento da operação e



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

implantação da obra, entre eles: 1) a estrutura de captação de água do Reservatório Rio Grande, adjacente à Rodovia Anchieta, uma vez que o Rodoanel deveria passar bem próximo a esse ponto; 2) a contenção de sedimentos durante a execução da obra; 3) a operação da obra, quando se pedia cautela especial em relação ao controle de cargas perigosas; que a avaliação feita era que a Dersa vinha-se mostrando extremamente sensível acerca da importância desses pontos, cuja discussão se encontrava ainda num estágio intermediário, e que as questões relacionadas com as compensações ambientais deveriam ser objeto de exame e eventual contemplação quando da execução da obra, e sobre elas chamava atenção para os seguintes aspectos: 1) os loteamentos que ficariam ao sul do Rodoanel e que deveriam receber tratamento especial no que dizia respeito aos esgotos sanitários – sua destinação -, e cuja coleta e exportação provavelmente seriam difíceis de proceder; 2) o controle de cargas urbanas difusas, pois se proporia à Dersa intervenções de pré-tratamento de córregos antes do seu deságüe tanto na Billings como na Guarapiranga; 3) a sofisticação tecnológica necessária a ser implementada na ETE do Rio Grande, semelhante àquela introduzida na ETE do Alto da Boa Vista que lidava com a água da Represa Guarapiranga; que esses três pontos ainda seriam objeto de negociação com a Dersa e que, ao final dessa série longa de reuniões, se deveria formalizar esses entendimentos de forma clara e cristalina, e que todos esses aspectos estavam sendo tratados na atual fase preparatória do Programa Mananciais, um programa conjunto do Governo do Estado e vários Municípios. Eloísa Rolim, vinculada à Emplasa, comentou que, em relação à polêmica sobre o aspecto indutor de ocupação do Rodoanel nas áreas de mananciais, o órgão que representava havia realizado mapeamento a partir de imagens de satélite obtidas em 2003 e esse mapeamento revelava que a expansão nas áreas de mananciais fora extremamente acentuada no último período – anos 98/99 a 2003 -, havendo evidências de que esse processo possuía lógicas que iam além da implantação do Rodoanel; que, na verdade, se tratava de uma lógica da exclusão e da segregação social, com seu reflexo na estrutura urbana, tornando valorizadas as áreas centrais, ocupadas por segmentos de alta renda ou por atividades terciárias que valorizavam profundamente a terra, restando aos segmentos de mais baixa renda ocupar a terra ambientalmente inadequada, uma vez que o sítio urbano adequado da Grande São Paulo já se encontrava totalmente ocupado e comprometido; que outro aspecto a considerar dizia respeito à oportunidade da adoção de ações corretivas associadas ao empreendimento Rodoanel, pois sempre se entendeu que a não-ocupação, através da indução de usos compatíveis em áreas ambientais, levava a um processo inverso de uso predatório inadequado, e que o Rodoanel, ao se associar aos cuidados ambientais adequados e às propostas de parques associados, constituía uma política complementar importante no sentido não só de indução, mas da correção de usos inadequados; que o terceiro aspecto dizia respeito à indução de emprego e consistia em reivindicar uma distinção entre o Trecho Oeste e o Trecho Sul, uma vez que se tratava de áreas com dinâmicas sócio-econômicas bastantes distintas, ocorrendo no Trecho Oeste processo econômico-social mais desenvolvido, no seu conjunto, do que aquele que teve lugar no extremo sul da Grande São Paulo, e que uma tônica da discussão sobre política urbana da Grande São Paulo concernia em se descortinarem perspectivas de induzir e levar emprego para essas áreas da periferia, sobretudo para os chamados “Municípios-dormitório”, e que, nesse sentido, se houver indução de usos compatíveis com empregos no Trecho Oeste, de forma ambientalmente adequada, se trataria de uma indução positiva; e que, por último, chamava atenção para a necessidade de se ver o Rodoanel numa escala ampliada, ou seja, não só o papel que ele exerceria no interior da Grande São Paulo, mas num território ampliado a que se dava o nome de território da macro-metrópole, onde, certamente, ela teria suas funções ampliadas, inclusive industriais, e que, portanto, nessa perspectiva macro, tratava-



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

se de empreendimento importante; e que sugeria fosse pensada a criação de uma câmara ou agência de monitoramento permanente, que funcionasse não só durante o processo de implantação da obra, mas também no processo posterior, de modo que houvesse perenidade na fiscalização e que os cuidados e os riscos de não-comprometimento ambiental e de indução positiva do empreendimento fossem preservados e mantidos. Eduardo Trani, vinculado à Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano-CDHU, comentou que, inicialmente, chamava a atenção para a importância com que se revestia esse debate na cidade de São Paulo sobre o Rodoanel, e que podia testemunhar, depois de participar durante muitos anos do Consema, a relevância desse debate, que já durava quase seis horas e cujas colocações eram de altíssimo nível, todas encaminhando-se para uma linha de contribuição à análise desse projeto; que seu objetivo era dizer a todos que o tema da habitação popular, que o tema do caráter social que se colocava como desafio para esse projeto, vinha sendo tratado, desde o início, na medida em que os órgãos do Estado vinham participando conjuntamente da discussão sobre esse projeto; que ficara muito feliz ao ouvir a representante do Ministério Público Federal dizer que tratar o tema do Rodoanel não podia ser só uma questão do setor de transporte, e que a exposição que se ouviu dos consultores e empreendedores levava a crer que não era esse o objetivo, o que igualmente havia acontecido com aqueles que leram os documentos, principalmente aqueles apresentados para efeito da Avaliação Ambiental Estratégica - que se tratava de um instrumento novo e que até agora não fora utilizado e pelo qual o Consema, há mais de dez anos, vinha lutando -, com todas as dificuldades que um documento dessa natureza continha, que ele era muito positivo e aclarava o que a sociedade precisava saber em relação ao projeto global, pois, sobretudo, levantava questões que tinham de ser encaradas, principalmente pelos estudos posteriores, pois o que agora se apresentava era o Trecho Sul; que se vinha discutindo inúmeras obras no Estado de São Paulo e, antigamente, nem EIA/RIMA se tinha, por exemplo, quando se discutiram as grandes represas e outros empreendimentos impactantes, e não se tinha também a Resolução Conama 001/86, mas, mesmo assim, se discutiam impactos e passivos ambientais; que outra questão a considerar era o significado da política de expansão dessa metrópole, que incluía a noção de impacto como algo absolutamente óbvio, direto, pois seu ponto de vista era que não eram só essas as observações a serem feitas, que isso não era uma obviedade, e que essa análise quase dualista entre obra e impacto urbano não era automática; que isso ficou evidenciado em muitos estudos e que se questionava muito o estudo matemático aplicado aos impactos que seriam causados pelo Rodoanel, pois se acreditava não ser este o foco principal a ser levantado, uma vez que aquilo que havia na cidade e na metrópole era uma dinâmica complexa em que os grandes projetos territoriais provocavam impactos diferenciados, segundo a dinâmica da cidade; que o Projeto Rodoanel emergido das questões macro-estruturais urbanas possuía, portanto, as vantagens demonstradas - e a sociedade acabava entendendo que se tratava de vantagens na medida em que eram aspectos que melhoravam o dia-a-dia da população; que outra questão era a pretensão de que todas as ações – quer sejam de prevenção, de mitigação ou de compensação -, num projeto desse tipo, poderiam e deveriam se transformar em condição de oportunidade; que esse tema positivo da oportunidade – que esteve presente em vários debates -, principalmente da oportunidade positiva, deveria ser levantado nesse projeto; que acreditava que cada manifestante oferecia sua contribuição para melhoria desse projeto, com a finalidade de se garantir um número maior de medidas compensatórias, e que a habitação era uma delas, trabalho este que deveria ser feito em parceria com as Prefeituras e com outros órgãos estaduais, entre os quais aqueles responsáveis pelos recursos hídricos - a Sabesp, o DAEE e a Secretaria do Meio Ambiente; que esses estudos, com base nos quais se “re-costuraria” o traçado do



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

Rodoanel, deverão contribuir para que os impactos mais importantes sejam positivos, e não aquele chamado de ocupação desordenada; que o artigo lido pelo conselheiro Carlos Bocuhy levava a crer que a especulação desordenada era um mal em si, mas que, sem dúvida, se tinha uma cidade produzida stricto sensu por aqueles que desejavam empreender, que pretendiam construir, mas que a cidade não caminharia só desordenadamente, na perspectiva de uma ocupação espontânea, como ocorreu nas áreas frágeis e constituiu o pressuposto que orientou toda a discussão sobre a legislação dos mananciais, oportunidade em que se convencionou que a ocupação desordenada era tão perdulária quanto a chamada especulação imobiliária e que os tais equilíbrios entre ocupação organizada e ocupação desordenada poderiam ser eventualmente corrigidos pelo Rodoanel, que constituía uma boa oportunidade de se regulamentar essas situações; e que a CDHU estaria junto com a Dersa, com a Secretaria do Meio Ambiente e com a Sabesp despendendo esforço para que todas as ações complementares à obra fossem implementadas num melhor sentido dessas oportunidades. Hilda Cintra Franco, vinculada à Secretaria de Meio Ambiente do Município de São Paulo, comentou que os técnicos que integravam a Divisão que gerenciava ficaram surpreendidos e preocupados com o fato de não terem sido citados no EIA/RIMA do Trecho Sul do Rodoanel, porque essa divisão, que respondia pelo atendimento veterinário e acompanhamento biológico dos animais do Município de São Paulo, tinha, ao longo dos últimos dez anos, atendido cerca de 25 mil animais silvestres, 40% dos quais eram provenientes da região sul do Município de São Paulo, e, até o momento, havia atendido cerca de 1 mil e 326 animais silvestres de vida livre e, depois, soltado todos eles em sua área de procedência, por onde iria passar o Trecho Sul do Rodoanel; que a grande preocupação desse órgão técnico era que esses 1 mil e 326 animais eram patrimônio biológico dessa região, constituindo um investimento do trabalho que nela foi feito, o qual seria destruído com a implantação desse trecho do Rodoanel; que esse órgão técnico também estava preocupado com as áreas do Bororé e Jaceguava, pois vinha sendo desenvolvido nessa região um projeto de conservação de um primata, uma macaco ameaçado de extinção – alopa fusca, o bugio -, já se tendo havido onze nascimentos, e que esse projeto era muito importante para a fauna do Município, mas que, com a passagem do Rodoanel, ele também correria risco de ser extinto; que o levantamento indireto realizado por essa divisão nos últimos dez anos detectou uma fauna silvestre de vida livre muito interessante, pois se registraram animais silvestres ameaçados de extinção como a onça parda, a anta, inúmeros répteis e anfíbios, sobre os quais não havia nenhuma referência no EIA/RIMA, embora todos eles fossem extremamente importantes para o equilíbrio desse ecossistema extremamente delicado; que, em virtude de todos esses dados – que eram muito importantes e que passaria às mãos dos empreendedores -, esse órgão técnico desejava participar ativamente das discussões sobre esse trecho do Rodoanel. Renato Viegas, Diretor de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos, comentou que enfatizava a importância decisiva que tinha o binômio Rodoanel-Ferroanel para tornar viável a Rede Prioritária de Transporte Metropolitano, basicamente a expansão do sistema metro-ferroviário, o sistema sobre trilhos, para o desenvolvimento do transporte de passageiros da RMSP; que o Metrô e a CPTM atualmente transportavam cerca de 3 milhões e 600 mil passageiros-dia, mas que essa companhia possuía uma rede de 270 quilômetros, embora não pudesse tirar proveito dessa infra-estrutura em virtude da impossibilidade de se diminuir o intervalo entre composições, o que traria, para as projeções para 2010, cerca de 1 mil e 800 novos passageiros e a CPTM passaria a transportar 3 milhões de passageiros/dia – atualmente ela só transportava 1 mil e 200 - e comporia com o Metrô um sistema que passaria de 3 milhões e 600 mil para 7 milhões e 200 mil; que essa ampliação já estava ocorrendo, pois se estava modernizando a CPTM e já se tinha



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

iniciado a expansão do Metrô - com a construção da Linha 4, que ligava a Vila Sônia à Estação da Luz e com a extensão da linha que ia da Avenida Paulista até Sacomã; que a modernização da CPTM era um dos investimento da melhor relação entre custo e benefício, porque, possuindo essa infraestrutura já instalada, bastaria que se diminuísse o intervalo para 3 minutos para se ganhar essa amplitude, a qual se refletiria diretamente no ganho de velocidade do transporte público, o que implicaria a redução de 30% do transporte público de todos os lugares da RMSP, e era impossível reduzir esse intervalo sem a retirada dos trens de carga da RMSP, o que só poderia ser feito com a implantação do binômio Ferroanel-Rodoanel, uma vez que neles seriam instalados os terminais multimodais de carga. Márcio Antônio Rodrigues, Secretário de Planejamento do Município Santos, comentou que ampliaria um pouco a análise feita até agora sobre o Rodoanel tecendo considerações sobre a influência positiva que o binômio Ferroanel-Rodoanel Trecho Sul representaria para a Baixada Santista, que possuía 1,5 milhão de habitantes; que, como foi dito, o Ferroanel-Rodoanel interligaria importantes rodovias e a Zona Leste do Município de São Paulo com o Sistema Anchieta-Imigrantes, ou seja, eliminaria o gargalo rodoviário que existia na transposição do Município de São Paulo pela Zona Sul de Leste a Oeste; que lembrava que Santos possuía o maior porto da América Latina, que vinha crescendo a volumes superiores àqueles que o Grupo de Logística Terrestre da Baixada Santista previra em 1998, pois seriam transportadas nesse ano 70 toneladas de carga e o porto atenderia mais de um quarto da movimentação das importações-exportações brasileiras; que 80% das cargas movimentadas pelo Porto de Santos trafegavam por caminhão, e que esse número, que caiu de 96 para 80% da participação, muito embora consideremos que a movimentação geral viesse crescendo, era fruto do trabalho conjunto da Secretaria de Estado dos Transportes com as Prefeituras da região; que era necessário registrar, também, que a Secretaria do Estado dos Transportes vinha trabalhando com o intuito de tornar viável a ampliação da participação do modal ferroviário no Porto de Santos e no Estado de São Paulo; que a solução dada para a movimentação dos trens dentro do Porto de Santos e a eliminação dos gargalos foram frutos, como já se disse, do trabalho conjunto do Estado com os Municípios no âmbito do Conselho de Autoridade Portuária-CAP; que o Ferroanel era também fundamental para a Baixada Santista, e para o Porto de Santos em particular, porque seria ampliada a possibilidade de participação do modal ferroviário na movimentação das cargas, que integrava os principais setores da economia, que eram o Porto e o turismo, que com a transposição dos gargalos seriam significativamente beneficiados. Passou-se à etapa em que se manifestam os membros do Consema. O conselheiro Danilo Angelucci Amorim comentou que se estava exercendo a democracia nesse País nessa audiência pública, e que o Consema, durante dos 21 anos de sua existência, tinha feito isso de forma inovadora por mais complexos que fossem os projetos que passavam por ele – e o Rodoanel era um importante projeto; que, em relação ao processo de licenciamento desse projeto, com vistas a atender a Resolução 44/97, foi elaborada uma Avaliação Ambiental Estratégica, analisada e aprovada pelo Consema, com base na qual foi elaborado o EIA/RIMA, que se encontra disponível, para consulta, em diversos pontos da cidade e nas cidades de Embu, Itapeverica e Santo André, e que o RIMA igualmente se encontrava à disposição no site da Dersa; que essa e as demais audiências tinham como objetivo captar informações e propostas sobre o empreendimento, as quais seriam analisadas pelo Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA ao emitir o parecer que será apreciado pelo Consema; que se procuraria, até o momento da deliberação final, um denominador comum aprofundado e viável para esse projeto que era o Rodoanel Metropolitano Mário Covas – Trecho Sul Modificado, visando-se o melhor para a população da cidade e do Estado de São Paulo e do Brasil. Passou-se à etapa das



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

réplicas. O representante do empreendedor, Paulo Tromboni, Secretário-Adjunto da Secretaria de Transportes, depois de declarar que todos os comentários e sugestões apresentados durante a audiência foram registrados e seriam considerados no prosseguimento do processo de licenciamento, comentou que tentaria responder àquelas colocações que mereciam esclarecimentos adicionais: 1) que a Avaliação Ambiental Estratégica vinha sendo exaustivamente discutida por inúmeros especialistas em diversas áreas, e que fora aprovada pelo Consema; 2) que o documento 143, de 2001, continuava valendo como Termo de Referência do Rodoanel, disponível para leitura no DO; 3) que fora realizada pesquisa origem-destino do Metrô, a qual serviria de base para todas as estimativas de carga, além da pesquisa de cordão realizada pela Dersa, especificamente com o objetivo de preparar os estudos sobre volumes de carregamento, os quais seriam utilizados para as projeções feitas sobre o Rodoanel; 4) que, em uma reunião recente na Capela do Socorro entre empreendedor, membros da Sub-Prefeitura de Parelheiros e comunidade interessada, foi discutido especificamente a questão do Bororé, oportunidade em que foram recolhidas sugestões e distribuída, formalmente, proposta de traçado detalhado do Rodoanel em meio digital e em papel para todas as Sub-Prefeituras; 5) que, com relação à indução e à ocupação, foi apresentada projeção de expansão da cidade e uma outra que mostrava a diferença entre a expansão esperada e aquela que seria induzida pelo Rodoanel, cuja diferença revelou-se irrisória por ser extremamente pequena; 6) que, além do estudo de simulação, foi realizado também esforço qualitativo da análise; 7) que, em relação ao viário radial da metrópole já existente, esclarecia que o Rodoanel seria perimetral, e não radial, ou seja, não transportava ninguém da periferia para o centro; 8) que a rodovia era fechada, contaria com quatorze acessos aos eixos estruturais, atrairia tráfego de longa distância, que se dirigia ou saía da metrópole, e que, apesar de respeitar opiniões contrárias, era necessário fossem apresentados argumentos mais sólidos antes de se desqualificar o trabalho apresentado. A representante da equipe técnica responsável pelos estudos ambientais, Ana Maria Iverson, esclareceu: 1) que a denúncia sobre a existência de sete documentos ocultos era infundada, uma vez que toda documentação estava à disposição dos interessados e fazia parte do processo, ou seja, foi a ele incorporada quando da revisão realizada do EIA; 2) que todas as municipalidades enviaram contribuições, sugestões e críticas aos estudos anteriores e que esses documentos – como também as atas das reuniões ocorridas - foram anexados ao processo e devidamente considerados e que os estudos feitos eram bastante conclusivos; 3) que, com relação às críticas ao EIA: a) pedia desculpas à técnica vinculada à Secretaria do Verde e Meio Ambiente que havia fornecido listagem sobre fauna e cujo nome não constava da bibliografia; b) que os trabalhos vinham sendo realizados desde dezembro de 2003, com os devidos detalhamentos; c) que não se podia comparar as informações publicadas em jornais com a complexidade de um estudo de impacto ambiental, e que as críticas eram sempre aceitas desde que devidamente sustentadas; 4). que os corredores ecológicos estavam plenamente identificados nos volumes II e III do EIA e que haviam sido contempladas as áreas remanescentes da mata atlântica preservados; 5) que, com relação ao Programa de Compensação na Área Social, seriam feitas, se necessárias, as indenizações pelo valor de mercado, e que os tipos de indenização e os reassentamentos seriam detalhados pelo projeto executivo; 6) que o Programa de Plantio Compensatório era um dos mais ambiciosos do Trecho Sul, pois teria a extensão de 1.057 hectares de reflorestamento com espécies nativas e que ele representaria uma série de desafios para cuja superação a Dersa contaria com auxílio de outros órgãos e com supervisão técnica e acompanhamento da SMA; 7) que, em relação à crítica referente às compensações para a supressão vegetal, elas seriam extremamente generosas, pois se propunha fosse 3,5% superior à vegetação de



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

porte florestal que seria diretamente afetada, e que as unidades de conservação propostas abrangeriam área de 600 hectares e se localizariam nas regiões mais frágeis da Península do Bororé e da área de Jaceguava; 8) que a equipe técnica responsável pela elaboração dos estudos do Trecho Sul valeu-se de todas as experiências positivas e negativas acumuladas nos estudos já elaborados para o Trecho Oeste, o que deu lugar a um aprimoramento 9) que foi estudada a alternativa de não se construir o Rodoanel e os impactos que essa decisão acarretaria para a RMSP e que esses estudos faziam parte do EIA. Carlos Bocuhy, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou que, em 1997, quando o setor energético propôs o enchimento de Porto Primavera, realizou esse trabalho com a arrogância própria daqueles setores que não tinham o hábito de conversar com a sociedade, ou seja, de discutir políticas públicas desde o seu início, o que contribuiu para que sobrevivessem apenas 150 cervos do pantanal dos 2 mil que existiam nessa região e que essa espécie passasse a ser considerada ameaçada de extinção, embora o empreendedor houvesse garantido, à época do licenciamento, que todo cuidado seria adotado no resgate, mas só animais de porte morreram, aproximadamente, 600; que o setor de transporte ainda possuía características vindas do período militar, dos tempos autoritários em que não se discutia de forma democrática questões fundamentais para a sociedade; que a discussão sobre o Rodoanel se estendia ao longo de sete anos e ela trouxera grandes melhorias para o projeto, mas que, em aspectos como a ocupação dos mananciais, em nada contribuiu e uma das causas foi o fato de Estado ter desmontado, nesse período, a estrutura de controle dos mananciais e ter transformado o Departamento de Uso e Ocupação de Solo-DUSM praticamente em setor de departamento regularização fundiária, o que demonstrava a postura “clientelista” do Estado com as ocupações de mananciais, que o fez perder aos poucos sua característica de planejador e gestor; que até mesmo a utilização de instrumentos competentes, como a Avaliação Ambiental Estratégica, constituía ocasião de se ferir as normas e se viciar o processo de licenciamento; que uma ação civil pública estava sendo preparada e que, concluída essa audiência, se decidiria se se ingressaria em juízo, e o principal motivo dessa decisão era o fato de o empreendedor não seguir, no processo de licenciamento, o rito estabelecido pela legislação; que o MP estadual e federal admoestaram os empreendedores a voltarem atrás no erro cometido ou, caso contrário, paralisariam legalmente o processo, e o movimento ambientalista não decidira ainda se esperaria a decisão do Ministério Público ou se promoveria essa ação por iniciativa própria; que os empreendedores não tinham como garantir à sociedade se haveria ou não ocupação dos mananciais, porque era incapaz de exercer esse tipo de controle e, por este motivo, previa-se para os mananciais da Região Sul da metrópole um futuro sombrio. O conselheiro Francisco José de Toledo Piza teceu considerações sobre o bom funcionamento do Trecho Oeste já construído como bem mostravam os dados obtidos e apresentados pela Emplasa e que caberia à SMA fazer o ajuste fino das compensações necessárias, eliminando, desse modo, todo o potencial de desconfiança existente em relação aos demais tramos; que, com relação aos benefícios que a implantação dessa obra traria para o setor dos transportes, todos reconheciam sua grandeza e importância, tanto era que ela fora contemplada pelo Plano Diretor Metropolitano; que o principal objetivo da audiência pública era analisar os pontos mais frágeis e buscar soluções para corrigi-los; que a localização do traçado tinha um aspecto cirúrgico por se localizar numa área de transição, e não mais ao Sul, e que, se por um lado, isso criaria a oportunidade de novas expansões urbanas, por outro poderia abrigar atividades compatíveis com o Parque Ecológico a ser criado; que, do ponto de vista ambiental, a ocupação dessa região foi contemplada por várias legislações, desde o regime militar, que previam menor taxa de ocupação em áreas próximas dos mananciais, o que concorreu para sua



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

desvalorização, para o surgimento da especulação imobiliária e a invasão dessas áreas por cerca de 1 milhão 800 mil pessoas; que outro instrumento que pretendeu normatizar a ocupação dessa área foi Plano Diretor do Município de São Paulo para Região Sul e Santo Amaro, que previa a criação de parques de contenção, cujo cumprimento não trouxe também benefícios para a região; que houve tentativas por parte da Sabesp de construir a Barragem do Rio Grande, mas o que efetivamente aconteceu foi uma ocupação desordenada num braço desse rio, demonstrando-se a falência total das instituições públicas na preservação dos mananciais; que a Constituição de São Paulo, em algum de seus artigos, previa a possibilidade de se recalcar água do Rio Pinheiros para a Represa Billings somente quando existissem boas condições, o que igualmente não trouxe nenhum benefício para essa bacia; que, recentemente, a aprovação de uma nova Lei de Proteção aos Mananciais, que, na prática, buscava que o Estado, a sociedade civil e os moradores compartilhassem a gestão dessa bacia, poderia constituir um momento de oportunidade pró-ativa de se garantir o abastecimento de água da RMSP; que essa região não podia abrir mão desses dois mananciais, quais sejam, as Represas Billings e Guarapiranga, que deveriam ser totalmente protegidos, devendo-se buscar formas de transformar essa intervenção que seria feita pelo Rodoanel em uma oportunidade de preservação. Depois de informar que todas as etapas da audiência pública haviam sido cumpridas, o Secretário-Executivo esclareceu que aquele que, eventualmente, tivesse ainda qualquer contribuição a oferecer e quisesse agregá-la ao processo, teria o prazo de trinta (30) dias, contado a partir da data da última audiência, 2 de dezembro de 2004, para enviá-la à Secretaria Executiva do Consema, através de correspondência registrada ou protocolando-a diretamente neste setor. Foram entregues durante a audiência os seguintes documentos: 1.) Documento intitulado “Manifesto do Setor Produtivo Tramo Sul do Rodoanel Mário Covas”, encaminhado pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo-FIESP; 2.) Documento intitulado “Contribuições para a Elaboração do Termo de Referência do EIA/RIMA do Trecho Sul do Rodoanel”, encaminhado pelo Instituto Socioambiental-ISA, assinado por Sérgio Leitão; 3.) Correspondência encaminhada pela Sociedade Amigos de Bairro do Parque Ipê, com reivindicações; 4.) Documento intitulado “Modelo Rodoviário de Desenvolvimento”, encaminhado pela entidade Calangos da Mata com contribuições, assinado por José Carlos da Silva; 5.) Documento intitulado “Implicações Ambientais da Fragmentação das Avaliações do Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes –PDDT-20 Anos”, encaminhado pela entidade Associação dos Amigos de Vila Verde, com contribuições; 6.) Documento intitulado “Matriz de Transporte - Benefícios do Uso da Ferrovia”, encaminhado pela entidade Calangos da Mata com contribuições, assinado por José Carlos da Silva. Em seguida declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Professor José Goldemberg, agradecia a presença de todos e declarava encerrados os trabalhos. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora da Divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.

PPS-ARP-MSV