



Ata da Audiência Pública sobre o empreendimento “Duplicação da Rodovia Pedro Eroles – SP. 088”, realizada no Município de Mogi das Cruzes, em 4 de abril de 2002.

Realizou-se no dia 4 de abril de 2002, às 19:00 horas, no Teatro Municipal Paschoal Carlos Magno, localizado na Rua Corrêa, 515 – Centro, no Município de Mogi das Cruzes –SP, a Audiência Pública sobre o Relatório Ambiental Preliminar do empreendimento “Duplicação da Rodovia Pedro Eroles SP. 088”, de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem – DER. Dando início aos trabalhos, o Secretário Executivo do Conselho Estadual do Meio Ambiente, Germano Seara Filho, depois de declarar que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, José Goldemberg - que, não podendo estar presente, havia-lhe pedido para representá-lo -, saudava e dava as boas-vindas às autoridades presentes e a todos que haviam comparecido, informou que passaria a compor a Mesa Diretora dos Trabalhos, chamando para dela fazerem parte o representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente escolhido entre os membros presentes, Romildo Campelo, e um representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e Proteção de Recursos Naturais - CPRN, o assessor Gilberto Gama. O Secretário Executivo do Consema assim se pronunciou: “Uma audiência pública, como o próprio nome diz, é o momento em que se reúnem os interessados, para debater acerca de um projeto ou de um empreendimento que se deseja implantar, sempre buscando benefícios para todos, ouvindo-se deles eventuais críticas, contribuições e opiniões que tenham a respeito”. Depois de expor as normas estabelecidas pela Del. 34/2001 para condução de audiências públicas, passou a palavra ao representante do empreendedor, o Secretário de Estado dos Transportes, Professor Michael Zeitlin, que teceu as seguintes considerações: que as audiências públicas propiciavam um exercício de democracia, oportunidade na qual as pessoas interessadas tinham a chance de conhecer melhor o empreendimento, e que a experiência comprovava que os projetos eram sempre melhorados depois da realização de uma audiência, oportunidade em que as sugestões e críticas eram anotadas pelo empreendedor e sua equipe técnica e serviam como subsídios para melhoria do projeto; que o empreendimento em discussão era a Duplicação da Rodovia Pedro Eroles SP. 088, ou seja, a Rodovia Mogi Dutra, uma obra que começava no km 32, no encontro com a Rodovia Presidente Dutra, próximo da cidade de Arujá e terminava no km 51, próximo do centro urbano de Mogi, com uma extensão total de 19 km, sendo que, inicialmente, se pretendia duplicá-la até o km 51, no encontro com a Rodovia Ayrton Senna, numa extensão de 10,4 km; que essa duplicação era considerada de importância estratégica para o sistema viário do Estado, pois integrava uma das rotas de interligação entre a RMS e o Vale do Paraíba com o Litoral Norte do Estado, cujo volume de tráfego era intenso e onde se registrava grande número de acidentes, com 10 mortes por ano, e que sua não-duplicação comprometeria o desenvolvimento da região, além de contribuir para um intenso congestionamento do trânsito, cujos níveis eram muito preocupantes em vários pontos; que essa duplicação era considerada uma obra complexa, pois atravessava uma região serrana, com implicações decorrentes dos vales de fundo e das encostas íngremes e instáveis existentes o que implicará interferências ambientais importantes, as quais exigirão a adoção de métodos construtivos tecnologicamente avançados, inclusive para superar a acessibilidade restrita a alguns locais; que essa duplicação era um anseio antigo dos políticos e da população de Mogi das Cruzes e região, culminando com a realização, por parte do Governo do Estado, de um projeto executivo que deu origem ao Relatório Ambiental Preliminar - RAP, que será apresentado durante essa audiência; que foram estudadas quatro alternativas de traçado, escolhendo-se aquela que privilegiava a construção de viadutos com a retificação de alguns segmentos do traçado atual, uma vez que essa alternativa



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

minimizaria os impactos ambientais; que, para dar-se início às obras, a Secretaria de Estado dos Transportes aguardava a aprovação do RAP pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente e pelo Consema, cuja conclusão se previa que ocorresse num prazo de dois anos. Depois de o engenheiro Hugo Guida, coordenador do projeto, apresentar, por meio do uso de uma maquete eletrônica, os detalhes técnicos da obra, o representante da equipe técnica que elaborou o RAP, Fernando Kertzman, ofereceu as seguintes explicações: que o estudo realizado compreendia quatro fases, e teve início com o diagnóstico ambiental da região para identificação dos impactos ambientais que poderiam ser gerados e a proposição de programas para mitigá-los; que, depois de estudados os possíveis impactos das quatro alternativas de traçado apresentadas, optou-se por aquela que possibilitava a duplicação por meio de viadutos, por ser essa a que oferecia maior segurança à rodovia, além de retificar as curvas muito apertadas, reduzir o número de desapropriações e desmatamentos e provocar impacto menor nas nascentes e cursos d'água, motivos pelos quais a equipe técnica considerou-a como a mais viável e de menor impacto ambiental; que, apesar de se optar por essa alternativa, de qualquer forma eram previstos alguns impactos em virtude das características da região, pois nela se faziam presentes algumas áreas de preservação, áreas de proteção ambiental, unidades de conservação, com destaque a Serra de Itapeti, onde se localizavam o Parque Natural Municipal de Itapeti, a Estação Ecológica do Instituto Florestal e, ainda, a APA Federal do Rio Paraíba do Sul; que essas áreas haviam sofrido impactos com a construção dessa estrada que seria duplicada, que cruzava várias das zonas de proteção existentes e, com o objetivo de se reduzirem os novos impactos, essa duplicação fora planejada de modo a não induzir novas ocupações; que, com relação aos impactos ambientais na área diretamente afetada pelo empreendimento, os limites para corte de vegetação e para aterro eram muito restritivos, de modo a se evitarem os impactos, mesmo se a vegetação não for muito significativa; que o limite máximo para o desmatamento da cobertura vegetal nativa deverá ficar em torno de 13 hectares e, por volta de 11 hectares, a ocupação de área de preservação; que a Regional do Departamento Estadual de Proteção dos Recursos Naturais - DEPRN de Mogi das Cruzes, órgão ligado à SMA, emitiu sobre esse estudo um parecer favorável, tendo em vista a pouca significância dos cortes a serem feitos na vegetação; que a obtenção da autorização para corte seria acompanhada de um termo de compromisso, por meio do qual o empreendedor se obrigava a realizar o plantio de 70 mil mudas de árvores nativas na Serra de Itapeti, para recuperação de algumas áreas degradadas; que 0,5% do valor da obra era previsto para financiar a adoção de medidas de compensação, incluindo-se entre elas projeto de modificação da paisagem pelo uso dos recursos naturais e criação de uma da APA na Serra de Itapeti; que uma das preocupações dos técnicos dizia respeito à manutenção e à melhoria dos corredores de fauna, uma vez que, embora essa região fosse muito rica em espécies nativas, a atual rodovia seccionara muitos desses corredores, dificultando, assim, a passagem de animais de um lado para outro; que as desapropriações de imóveis previstas, que seriam pagas no valor de mercado, ocorreriam em uma área que media em torno de 25 hectares e que contava com 26 proprietários; que outra preocupação dos técnicos dizia respeito à melhoria dos acessos com a adoção de dispositivos para os desníveis; que, tendo em vista o porte da obra e a relevância ambiental da região, foi proposta a implantação de cinco programas ambientais: o primeiro dizia respeito à integração a ser promovida com os usuários da rodovia e a comunidade do entorno; o segundo se referia à supervisão ambiental das obras; o terceiro se relacionava com a supervisão dos licenciamentos ambientais; o quarto dizia respeito à recuperação do passivo ambiental e o quinto era um Plano de Ação de Emergência–PAE; que o controle ambiental da obra e a adoção das medidas de compensação propostas possibilitariam



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

que da duplicação dessa rodovia resultasse um saldo ambiental positivo para a região. O Secretário Executivo do Consema informou que, embora na etapa que se iniciava dessa audiência, como determinava o parágrafo 8^a do Artigo 10 da Deliberação Consema 34/2001, se manifestassem os representantes das entidades da sociedade civil, como facultava o regimento, concederia a palavra ao Prefeito do Município de Suzano, Estevão Galvão de Oliveira, antecipadamente, pois, como ele justificou, estava impedido de esperar o momento destinado ao pronunciamento dos Parlamentares. Desta forma o Prefeito do Município de Suzano, Estevão Galvão de Oliveira, manifestou-se com os seguintes comentários: que a duplicação seria uma grande conquista para toda a região, beneficiando diversos Municípios vizinhos de Mogi das Cruzes; que o trabalho contratado pela Secretaria de Transportes do Governo do Estado de São Paulo contemplava tudo aquilo que se referia às compensações e que, se durante a execução do projeto existirem ainda algumas arestas a serem equacionadas, o empreendedor, com certeza, as solucionaria. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes de entidades da sociedade civil. Airton Nogueira, representante do Sindicato de Comércio Varejista de Mogi das Cruzes e Região, teceu os seguintes comentários: que, por muito tempo, ir de Mogi das Cruzes para São Paulo demandava grande sacrifício e perda de tempo e que a construção dessa rodovia que se pretendia duplicar diminuiu essas dificuldades e, pela rapidez que proporcionava, gerou desenvolvimento e que igualmente acreditava que sua duplicação acarretaria um desenvolvimento ainda maior, gerando, entre outros benefícios, novos empregos, embora sua contribuição mais importante fosse a redução do número de acidentes e a preservação do meio ambiente. Jorge Iruta, representante do Sindicato Rural de Mogi das Cruzes, teceu os seguintes comentários: que o Sindicato Rural de Mogi das Cruzes tinha grande interesse nessa duplicação, principalmente porque ela facilitaria o transporte das 1.300 toneladas dos produtos hortifrutigranjeiros produzidos pela região, do que decorreria não só ganho econômico, mas também agilidade e maior competitividade para a região, além de fomentar o turismo rural. Pedro Luiz B. Tomasulo, representante da Organização Bio-Bras de Pesquisa, Educação e Proteção do Meio Ambiente, apresentou as seguintes sugestões: a criação de uma estação ecológica com a finalidade de proteger a interligação da vegetação da Serra do Itapeti com aquela existente nas margens do Rio Tietê; a retirada da camada asfáltica das áreas de bota-fora e sua substituição por vegetação nativa com o objetivo de se favorecer os corredores de fauna, facilitando-se, assim, as espécies que utilizam árvores para locomoção ao longo da serra; a não-utilização, para bota-fora, das áreas já embargadas pela Justiça, principalmente daquelas em que os remanescentes de vegetação se encontravam mais preservados, aumentando os corredores de fauna. Flávio Gaieta Holzchuh, representante do Centro Acadêmico de Medicina Antônio Prudente, vinculado à Universidade de Mogi das Cruzes–UMC, teceu os seguintes comentários: que os alunos da Universidade de Mogi das Cruzes manifestaram seu total apoio ao projeto, até porque as condições da atual rodovia corroboraram para a morte de vários alunos e que sua duplicação traria maior segurança tanto para os motoristas como para os pedestres. Leandro Odilon de Brito, representante do Diretório Central dos Estudantes “Florestan Fernandes” da UMC, declarou que, embora considerasse a duplicação importante, ressaltava sua preocupação com as questões ambientais. José de Oliveira, representante da Associação Mogiana de Paleografia, depois de declarar que o atual estado da rodovia o deixava temeroso, pois havia contribuído para a ocorrência de um grande número de acidentes, em alguns dos quais estiveram envolvidos amigos seus, sugeriu fosse erguido nela um monumento aos Bandeirantes. Cosme Pereira dos Santos, representante do Diretório do Partido Verde de Itaquaquecetuba e do Sindicato Rodoviário do Estado de São Paulo teceu os seguintes comentários: que o Município de Mogi das Cruzes possuía



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

outras prioridades nesse momento que a duplicação dessa rodovia, entre as quais solucionar os problemas relacionados com a habitação e, conseqüentemente, com aquelas pessoas que moravam em cortiços e favelas, como também resolver o problema das enchentes que ocorriam no Rio Tietê. Clécio de Miranda Lima, representante da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Mogi das Cruzes, depois de declarar que era favorável à duplicação dessa rodovia, elogiou a atuação do Secretário de Estado de Transportes. Marco Antônio Mróz, representante de entidade ambientalista que integra o Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, fez as seguintes considerações: que das audiências públicas participavam membros do Conselho Estadual do Meio Ambiente, que, respaldados em um parecer técnico elaborado pela SMA, avaliariam, sob o ponto de vista sócio-ambiental, esse empreendimento e que o papel dos representantes de entidades ambientalistas era ouvir a sociedade; que, embora o empreendedor tenha apresentado uma proposta, esta se encontrava modificada no RAP, ao ter sido acrescida de novas exigências e de novos programas, o que lhe conferiram maior sustentabilidade ambiental, mas que mesmo assim considerava que ele poderia ser ainda aperfeiçoado, principalmente no que dizia respeito à criação de uma unidade de conservação e que, finalmente, chamava atenção para o seguinte aspecto: não se confundir as medidas de compensação financeira, para cuja implementação serão destinados recursos equivalentes a 0,5% do valor do empreendimento, com as medidas de mitigação propostas pelos órgãos ambientais e pelo próprio EIA/RIMA. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em particular. Marco Antônio Martins de Souza fez os seguintes comentários: que, como morador de uma região lindeira da Rodovia Mogi Dutra, era testemunha do intenso movimento da estrada e dos diversos acidentes que nela ocorreram, e posicionava-se favorável à duplicação dessa rodovia. Maria Henriqueta Andrade Raimundo teceu as seguintes observações: que leu o RAP e ficou perplexa ao perceber que esse relatório não contemplava os corredores ecológicos ou corredores de fauna com base nos dados produzidos pela literatura científica atual e que era com essa visão que questionava como se estabeleceriam corredores de fauna sem nenhum estudo sobre aves, mamíferos, répteis, anfíbios e outros grupos, e que somente se posicionaria favorável a essa obra depois que fosse elaborado o EIA/RIMA e, a partir dele, se verificasse se ela provocaria ou não impactos significativos. Celly Kelly Neivas dos Santos questionou se os dados apresentados pelo RAP não entravam em conflito com a legislação vigente sobre zona de proteção ecológica. Paulo André Margonari Goldoni questionou o significado das avaliações indiretas sobre a vegetação apresentadas no RAP e lamentou a perda de milhares de plantas, lembrando que, atualmente, a maioria dos remédios utilizava alguns tipos de planta, o que deveria ser considerado nesse relatório. Viviam Moreno Castilho sugeriu que fosse asfaltada a via que ligava essa estrada à Rodovia Ayrton Senna, via Estação Ecológica, pois, com a sua utilização, poderia ser desviado o trânsito que vinha de Bertioga para o litoral como também o tráfego de caminhões que congestionavam a Mogi Dutra, tornando desnecessárias mudanças mais radicais. Berta Lúcia Vilagra perguntou quais eram os órgãos ou profissionais responsáveis pelo desenvolvimento dos programas ambientais propostos pelo RAP e quanto tempo durariam, porque, se, por um lado, a construção da obra levaria apenas dois anos, os impactos que ela provocaria teriam uma duração maior. Alexandra Tassoni Pereira declarou que discordava da colocação do empreendedor de que os impactos provocados por essa obra seriam pequenos, questionando em que dados a Geotec e o DER fundamentavam tal afirmação, principalmente levando-se em conta que se tratava de uma obra cuja execução tornava necessário que se promovesse o desmatamento de remanescentes da mata atlântica. Ubiratan Fernandes Sena Lopes questionou quais eram os impactos que a Mogi Dutra provocava no ambiente atual e como estes



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

impactos poderiam ser minimizados com a duplicação da Rodovia Pedro Eroles. Daniela dos Santos declarou que considerava insuficiente que apenas 1% do valor da obra fosse destinado à recuperação ambiental e que a determinação desse percentual deveria ser feita de maneira mais criteriosa e dentro da lei. Renata Iara Albuquerque, depois de declarar que lamentava o fato de a imprensa e os vereadores de Mogi das Cruzes terem uma falsa idéia acerca da população desse Município, pois ela nunca fora alienada, pois ela sempre defendia o meio ambiente local, questionou se a opção por viadutos havia sido manipulada, pois entendia que as alternativas deveriam também ser apresentadas de forma mais detalhada antes de se fazer essa escolha. Silvano Pereira teceu os seguintes comentários: que era professor de ecologia e morador da região há mais de trinta anos, motivo por que conhecia a Serra de Itapeti como poucos e lamentava tanto a derrubada de cada árvore como de cada vida ceifada nas estradas; que, depois de ler detalhadamente o RAP, se posicionava favoravelmente à duplicação, pois considerou adequados o levantamento de impactos, as propostas de medidas de compensação e de corredores de fauna e que as oito passagens de fauna contempladas pelo RAP poderiam complementar os corredores; que concordava com as propostas apresentadas pelo representante da Organização Bio-Bras de Pesquisa, Educação e Proteção do Meio Ambiente, Pedro Tomasulo, embora sugerisse que, em vez da criação de uma estação ecológica na base do Rio Tietê, dever-se-ia ampliar os limites tanto da estação ecológica já existente em Volta Fria como do Parque Municipal, aumentando a zona amortecedora de impacto. Aroldo da Costa Saraiva declarou que esteve no Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental - DAIA, ocasião em que pode conhecer cada um dos detalhes contemplados pelo RAP, ficando satisfeito com esse relatório, e que lembrava a todos, principalmente aos jovens que se encontravam presentes nessa audiência, que, além desse estudo, seria elaborado um plano de controle ambiental cujo cumprimento cabia a todos fiscalizar. Eduardo Tamura, representante do Centro Acadêmico de Biologia da Universidade Brás Cubas, declarou que os estudantes apoiavam as sugestões feitas pelo representante da Organização Bio-Bras de Pesquisa, Educação e Proteção do Meio Ambiente acima mencionado, mas que pediam esclarecimentos sobre como seriam avaliadas as interferências indiretas nas unidades de conservação, e o que elas significavam. Cristiandréia Ciciliato fez algumas perguntas a respeito da espécie calitriz autita, conhecido como sagüi da terra escura, que se encontrava ameaçada de extinção, perguntas essas que se relacionavam com o número de indivíduos de cada grupo e com o número de grupos existentes na área que seria duplicada, uma vez que os últimos levantamentos constataram que existiam aí apenas três grupos, cada um com, aproximadamente, seis ou sete indivíduos. Ederson de Almeida questionou qual o valor da obra proposta pela Alternativa 1 e qual o valor estimado daquelas propostas pelas demais alternativas. Jandira Carmona Ribeiro teceu os seguintes comentários: que, como morava em uma área próxima da estrada e como mãe de estudantes universitários, posicionava-se favorável à duplicação dessa rodovia, embora possuísse grande preocupação com a Serra de Itapeti, que vinha sofrendo descaso por parte das autoridades e da população, o que levava a que se tornasse cada vez mais degradada, inclusive em decorrência da construção de casas na porta do próprio Parque Municipal, e que acreditava que, com a duplicação, essa serra poderia ser recuperada, em virtude principalmente do cumprimento das medidas propostas. Rogério Martins posicionou-se contrariamente à proposta feita pela construção de um monumento em homenagem aos Bandeirantes, proposto pelo representante da Associação Mogiana de Paleografia, José de Oliveira, pois acreditava terem sido eles os primeiros a degradarem a natureza e a desrespeitarem a população indígena local. Carlos Neri Serra teceu os seguintes comentários: que a Serra de Itapeti vinha sendo devastados nos últimos vinte anos, o que levou sua área a se reduzir,



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

passando de 353 para cerca de 300 hectares, uma vez que as áreas de seu entorno foram consumidas pelo desmatamento; que a Duplicação da Rodovia Mogi Dutra traria aos moradores do Alto Tietê uma qualidade de vida muito melhor e que aconselhava aos jovens presentes que, antes de fazerem críticas vazias ao projeto, o fizessem de forma construtiva e prática, e sendo assim sugeria que os estudantes de biologia presentes fizessem um trabalho de campo que consistisse em orientar a população ribeirinha do Rio Tietê a não jogar lixo em seu leito, pois milhões de reais havia sido gastos em seu desassoreamento, o que de nada adiantaria se nele continuasse sendo depositado lixo. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes de órgãos públicos. O Diretor de Engenharia do DER, Eduardo Silva, teceu as seguintes considerações: que sua função nessa audiência era ouvir, auscultar e registrar todos os pontos de vista e todas as sugestões feitas, pois constituíam importantes subsídios para o aprimoramento do projeto, como, por exemplo, aquela que se referia à localização dos bota-foras; que o DER estudava esse projeto há dois anos, o qual, na opinião dos técnicos envolvidos, representava uma solução ímpar de engenharia, pois, embora ele não houvesse conseguido evitar todos os impactos, fez com que fossem devidamente compensados, mitigados e, acima de tudo, adequadamente avaliados; que o DER buscou e buscará oferecer a melhor solução para os problemas da comunidade, isto é, uma solução viária correta e que, inclusive, respeitasse o meio ambiente; que lançava um desafio a todos os presentes, técnicos, universitários, representantes das comunidades, que consistia no pedido de que todos colaborassem para o sucesso desse projeto, contribuindo para a melhoria dos bota-fora, para a preservação da flora e da fauna, inclusive da mata atlântica, que a todos pertencia. O Capitão Newton Hugolino Michelazzo, vinculado à Polícia Rodoviária Estadual, apresentou estatísticas sobre o perfil atual da Rodovia Mogi Dutra: que, em 1997, foram registrados 322 acidentes; em 1998, 308; em 1999, 318; em 2000, 275, e, em 2001, 246, o que demonstrava uma queda das ocorrências em decorrência da implementação do Programa do Governo Estadual de Diminuição do Número de Acidentes nas Rodovias; que, mesmo assim, o volume de acidentes ainda era considerado bastante elevado, e que, com a duplicação, esses números seriam significativamente reduzidos; em seguida, apresentou uma série de dados, inclusive sobre acidentes leves, graves e mortes e sobre os trechos de maior incidência, enfatizando, com argumentos oferecidos durante a apresentação desses dados, que um bom trabalho de engenharia reduziria, e muito, o número de acidentes nas estradas. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Sônia Sampaio, Vereadora de Mogi das Cruzes, teceu as seguintes considerações: que talvez muita gente houvesse comparecido a essa audiência com a perspectiva de que fosse travada uma guerra, tendo em vista que a própria imprensa e diversos representantes do Poder Legislativo chegaram ao cúmulo de dizer que, se essa rodovia não fosse duplicada, seria única e exclusivamente por culpa da Vereadora Sônia Sampaio, que havia solicitado à Secretaria do Meio Ambiente fosse realizada uma audiência pública sobre essa obra; que, constatando o sucesso desse evento, cabia perguntar aos que criticaram essa Vereadora por ter formulado tal pedido, se essa audiência provocou-lhe algum mal-estar; que era direito de todos manifestar-se sobre esse empreendimento e que, se aprovado, era dever igualmente contribuir com a fiscalização de sua construção e funcionamento; que se deveria deixar de lado o falso dilema de que se deveria optar ou pela defesa da vida humana ou da natureza, pois as duas tinham de caminhar sempre juntas; e, por último, que a duplicação era ambientalmente sustentável. Inês Paz, Vereadora do Município de Mogi das Cruzes, manifestou-se nos seguintes termos: que, de acordo com a exposição feita, o primeiro contato entre a comunidade e os responsáveis pelo projeto estaria ocorrendo nessa audiência, embora ele já estivesse em andamento há dois anos, motivo por que



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

questionava o fato de ele não ter sido anteriormente apresentado à comunidade; que, como os procedimentos a serem adotados para o licenciamento dessa duplicação deveriam obedecer à legislação ambiental vigente, considerava necessária a elaboração do EIA/RIMA, questão esta levantada pelo Promotor do Município durante um seminário realizado nessa cidade. Luiz Carlos Gondim, Deputado Estadual, teceu os seguintes comentários: que a luta pela duplicação da rodovia havia começado há muitos anos e sua realização representaria uma grande vitória não só dos políticos da região mas principalmente da população de Mogi das Cruzes e região e que a autorização para sua execução foi concedida durante o Governo Mário Covas, que permitiu a elaboração do seu projeto executivo, o que levou o DER a solicitar fosse igualmente elaborado o RAP, o que exigiu se estudassem todas as alternativas de traçado e se identificassem os possíveis impactos, e que este documento, que se apreciava nessa audiência, apresentava uma alternativa de traçado, que, apesar de não ser a ideal, era a que produziria menos impactos. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Junji Abe, Prefeito do Município de Mogi das Cruzes, depois de apresentar um breve histórico do início do processo de licenciamento dessa rodovia, que dá lugar à apresentação e discussão do RAP, teceu os seguintes comentários: que, pelo fato de se tratar de uma rodovia interestadual, a Mogi Dutra possuía grande importância para o Município Mogi das Cruzes e região, pois por ele seriam escoados, para os diversos Estados do Brasil, os produtos da região; que, pelo fato de a preocupação com o meio ambiente crescer a cada dia, priorizando-se cada vez mais a preservação ambiental, a visão dos atuais governantes ao ser comparada com aquela que possuíam os governantes no passado, era diferente, e essa mudança se refletia na realização de obras como essa, cuja finalidade última era trazer benefícios para a sociedade; que a função de todo cidadão consciente era policiar e fiscalizar quaisquer agressões ao meio ambiente e que conclamava a população de Mogi das Cruzes a se conscientizarem de que essa duplicação trará os benefícios de que se necessitava. Passou-se à etapa das réplicas e dos comentários finais. Fernando Kertzman, representante da equipe responsável pela elaboração do RAP, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que há mais de um ano o projeto vinha sendo debatido e que, portanto, essa audiência não era a primeira oportunidade em que a população tomava conhecimento desse projeto; que eram significativos os dados oferecidos pelo Professor Silvano Pereira, que, por ser um profundo conhecedor da região na qual se inseriria esse empreendimento, seu posicionamento possuía credibilidade, pois possibilitava que se constatasse ser ele realmente adequado para a região; que, sem dúvida, se essa duplicação não fosse feita, persistiriam a insegurança, o grande volume de acidentes, os engarrafamentos, a degradação da área lindeira da rodovia, tanto das matas como dos aterros, perpetuando-se e agravando-se as drenagens e os impactos nos recursos hídricos e na vegetação, principalmente pela inexistência de corredores de fauna; que a escolha dessa alternativa de deveu à preferência pela construção de viadutos, uma vez que eles evitariam desmatamentos e aterramentos que, com certeza, induziriam a ocupação dessas áreas, desmatando-se apenas aquelas áreas onde já existia efeito de borda, ou seja, era degradada pela ocupação antrópica; que, com relação ao valor da obra, se se optasse pela construção de túneis, cujo custo era 20 milhões por quilômetro, ele se duplicaria; que, com base na lei federal denominada Sistema Nacional de Unidades de Conservação, que definia rigorosamente os tipos e elementos das unidades de conservação, a equipe técnica propôs a criação de uma APA, que, além de se configurar como um tipo de unidade mais abrangente, não requeria desapropriações, mas que, de qualquer modo, a equipe técnica estava à disposição daqueles que oferecessem uma outra proposta; que a duplicação reforçaria o zoneamento da região, pois, ao não estimulá-lo, limitaria o processo de ocupação



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

desordenada, mantendo tão somente os acessos já existentes; que os programas ambientais que forem implantados serão acompanhados pelo órgão ambiental competente, qual seja, o DEPRN, como também pelo GTR, DUSM, IPT e por uma Comissão Especial do Consema, cabendo, ainda, a todos os interessados fiscalizarem as diferentes etapas do processo da duplicação. Romildo Campelo, o representante do Consema escolhido entre os conselheiros presentes nessa audiência, fez os seguintes comentários: que, desde a década de 80, época em que foi Vereador em Mogi das Cruzes, se falava da importância dessa obra, e que era com o objetivo de esclarecer as dúvidas levantadas durante essa audiência, que ofereceria uma série de explicações sobre o EIA/RIMA - que era um importante instrumento do licenciamento ambiental -, e em que casos ele deveria ser solicitado; que, como representante da FIESP no Consema, juntamente com mais 36 membros, tinha a competência de aprovar ou não a viabilidade ambiental de projetos que eram objeto de licenciamento, tendo o processo dessa duplicação se iniciado com a apresentação à Secretaria do Meio Ambiente, precisamente ao DAIA, pelo DER, de um RAP, que constituía uma etapa anterior à da apresentação do EIA/RIMA; que o DAIA, depois de analisar esse relatório, colocou-o à disposição da sociedade, para que solicitasse ou não participar de sua discussão, oportunidade em que Sônia Sampaio, Vereadora de Mogi das Cruzes, solicitou fosse ele discutido em audiência pública, oportunidade em que, surgindo dúvidas significativas que impedissem decidir se essa obra traria mais benefício ou mais prejuízo, faria com que DAIA concluísse sobre a necessidade ou não da apresentação do EIA/RIMA, documento este que cuja relação com o meio ambiente pode ser comparada com a relação da tomografia com a saúde, pois, assim como uma pessoa sadia não precisava submeter-se a uma tomografia computadorizada para constatar sua saúde igualmente não era necessária a elaboração de uma EIA/RIMA para uma obra que não possuía significativo potencial de impacto, pois, nesse casos, ele seria totalmente desnecessário ou, melhor, totalmente inócuo, dado que nada iria acrescentar, e que, pelo que constatou nessa audiência, os únicos interessados nesse estudo eram os estudantes de biologia, para conseguirem empregos. Michael Zeitlin, Secretário de Estado de Transportes e, portanto, representante do empreendedor, fez os seguintes comentários: que parabenizava a Vereadora Sônia Sampaio pela sua iniciativa em solicitar a realização dessa audiência e que, por considerar uma boa oportunidade, faria um breve histórico de sua vida profissional; que, antes de ser Professor Titular da Fundação Getúlio Vargas, precisamente da Escola de Administração de Empresas onde lecionava desde 1969, fora também estudante e que, justamente na época em que fazia o cursinho da Escola Politécnica, conheceu um professor de física chamado Mário Covas; que, desde lá a amizade entre os dois cresceu e culminou com o convite em 1997, por parte dele, para que exercesse a função de Secretário de Estado de Transportes, a qual ainda exerce atualmente; que, antes de ser um construtor de estradas, era principalmente construtor de equipes e que a Secretaria de Transportes procurava atender as demandas de prefeitos, deputados e da comunidade, como aconteceu com essa duplicação, que era um desejo antigo da comunidade e de todos os políticos da região do Alto Tietê; que seria ótimo se todas as outras obras importantes para a comunidade comessem com o volume de informações que essa obra possuía, o que inquestionavelmente concorreu para a boa qualidade da apresentação técnica que foi feita; que seria a comunidade da região do Alto Tietê que deveria dizer se essa obra prosseguiria ou não, uma vez que existiam inúmeros bons projetos que necessitavam dos recursos da Secretaria de Transportes para serem implantados e estes eram escassos; que, se esse projeto for aprovado, a Secretaria de Transportes assumiria o compromisso de executá-lo com todos os cuidados ambientais necessários. O Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, depois de informar que todas as etapas da audiência



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

havam sido cumpridas, esclareceu que qualquer interessado que tivesse alguma contribuição ulterior para oferecer teria o prazo de cinco (5) dias, a partir da data dessa audiência, para encaminhá-la, por escrito, à Secretaria Executiva do Consema, que a juntaria ao processo e a encaminharia ao DAIA. Informou, ainda, que estiveram presentes os representantes da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais - CPRN e do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental - DAIA, que tudo havia sido registrado e, com base nesse registro, seria elaborada uma ata a ser encaminhada a esse departamento, para que desse continuidade ao processo de licenciamento, e que agradecia a presença de todos, dos representantes do Poder Executivo, do Poder Legislativo, dos órgãos públicos, do Ministério Público, das ONGs, dos jovens, das senhoras e dos senhores que estiveram presentes, e declarava encerrados os trabalhos. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora de Divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.

PS-ARP