Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Otimização do Transporte Ferroviário de Cargas entre o Planalto e a Baixada Santista-Projeto TCLD", de responsabilidade da MRS Logística S.A, realizada na cidade de Santo André, no dia 4 de abril de 2006.

Realizou-se, no dia 04 de abril de 2006, às 17h00, no Clube União Lyra Serrano, Rua Antônio Olintho, 450, Vila Martin Smith, Santo André-SP, a Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento "Otimização do Transporte Ferroviário de Cargas entre o Planalto e a Baixada Santista-Projeto TCLD", de responsabilidade da MRS Logística S.A. Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Prof. José Goldemberg, saudava e dava boas-vindas a todos que vieram participar da Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento "Otimização do Transporte Ferroviário de Cargas entre o Planalto e a Baixada Santista-Projeto TCLD", de responsabilidade da MRS Logística S.A. Declarou que tinha a missão de inicialmente compor a Mesa de Trabalhos, chamando para dela fazerem parte o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais e Diretor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental, CPRN/DAIA, Engº Pedro Stech., e o representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, Carlos Bocuhy. Depois de o Secretário-Executivo expor resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/2001 para a condução das audiências, passou a palavra ao representante do empreendedor, Felix Lopes Cid, Superintendente de Planejamento da MRS Logística S.A., que apresentou o projeto, e, em seguida, ao Engº Sérgio Pompéia, que apresentou, com detalhes, as diversas análises que compunham o EIA/RIMA. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Adalberto Dias Almeida, representante do Canal ABC-3, comentou que todas as perguntas feitas pela comunidade até então não haviam sido respondidas. José Fernando Rebelo Gonçalves, representante da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária-São Paulo, comentou que não era contrário ao projeto e que dava os parabéns aos seus formuladores, porque entendia que ele constituía um passo importante a ser dado, que os estudos apresentavam o ponto de vista da empresa, e não da comunidade; que era a primeira vez que tinha notícias da implantação de uma esteira sobre um patrimônio histórico, cujo tombamento fora feito pelas diversas esferas, quais sejam, municipal, estadual, federal e mundial; que tal implantação alteraria algumas características desse patrimônio, principalmente entre o quarto e o quinto patamares; questionou a recuperação "coméstica" que os empreendedores realizariam, e se esse tipo de recuperação do patrimônio histórico poderia ser aceito pela comunidade; que o RIMA apresentava cinco alternativas de descida da serra e que, se sabia, que a Rodovia dos Imigrantes a realizou totalmente através de túneis, o que o levava a questionar por que não foi pensada a alternativa de se fazer a descida através de túnel, evitando-se a travessia pela área tombada; que o RIMA, entre outras informações, fazia referência ao aumento de turistas, na década de 90, e à falta de estrutura local, representada pela ausência de transporte e de outros tipos de infra-estrutura; que a população mostrou descontentamento com o gerenciamento do transporte ferroviário feito pela MRS Logística, e o que ela queria era que essa empresa tentasse, juntamente com outras, resolver esse problema, e ela não pretendia que a MRS conversasse com ela para explicar os motivos das dificuldades com o transporte; que o gargalo se situava precisamente entre Rio Grande da Serra e Campo Grande, o que, juntamente com outros

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

problemas, tornava inviável o transporte de passageiro. Sandi Cláudio, representante do Condepac – Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Cubatão, comentou que era de grande interesse esse projeto, principalmente para quem residia na Baixada Santista, e que se sabia que ele traria impactos para a economia não só da região, mas do Brasil como um todo, e, principalmente, na Vila de Paranapiacaba; que havia encaminhado, em janeiro de 2006, ao Conselho Estadual do Meio Ambiente, relacionado com o Proc. SMA nº 13.554, documento em que a entidade que representava posicionava-se favorável à implantação desse projeto, desde que a tecnologia implantada fosse um sistema de esteira fechado não só com o objetivo de agregar qualidade ambiental ao projeto, mas, também, em virtude das interfaces que teria com a população e com o meio ambiente. Zilda Maria Vergamini, representante da Associação de Empreendedores de Hospedagem e Alimentação de Paranapiacaba, depois de comentar que a comunidade apoiava a implantação dessa tecnologia por reconhecer que ela seria mais uma oportunidade de trabalho, principalmente para aqueles que lidam com o turismo, e para a volta do transporte. Adalto Gonçalves Rodrigues, representante do Núcleo de Fotografias de Paranapiacaba, comentou que tinha muita preocupação com as interferências que esse projeto provocaria na paisagem local, que, sem dúvida, sofreria mudanças, principalmente na entrada e na saída do túnel, motivo por que pedia informações como poderia tal impacto ser minimizado, como também poderia serem evitados ou minimizados os impactos relacionados com a produção de poeira e de ruído – principalmente este último que ocorrerá de forma ininterrupta - e que agredirão, principalmente, as pessoas e os animais; que eram essas suas preocupações que se originavam de sua experiência em ver a Vila de Paranapiacaba ser agredida a cada momento e a cada instante sofrer interferências. Otávio dos Santos, representante do Sindicato dos Químicos do ABC, declarou que suas preocupações eram principalmente as seguintes: 1) com a segurança, pois queria saber para onde ser encaminhados os recursos advindos da visitação ao longo da obra; 2) com a segurança que terão aqueles que caminharão ao seu lado; 3) social, pois temia a chegada de mais de 1 mil pessoas, o que poderia concorrer até mesmo com o surgimento de favelas, e, posteriormente, depois de concluída a obra, com a absorção dessa mão-de-obra. Ana Maria Marins, representante do Instituto Água de Ribeirão Pires, afirmou que entre as questões para as quais solicitava informações incluíam-se aquelas diziam respeito ao plano de desmobilização da mão-de-obra que será contratada, a contrapartida que Cubatão terá e se a sofisticação da tecnologia que será empregada estará presente também nos cuidados e procedimentos que serão adotados em relação às pessoas e aos animais, e que propunha, tendo em vista que a utilização pela empresa dos recursos da região se dará ao longo do tempo, que houvesse uma contrapartida equivalente para as pessoas que aí residiam, contrapartidas estas que concorressem para a melhoria de suas condições de vida. Zélia Maria Paralego, representante da Sociedade de Preservação e Resgate de Paranapiacaba, comentou: 1) que não concebia que, em Paranapiacaba, somente o pátio ferroviário e o Sistema CBTA fossem importantes, uma vez que esse município possuía cinco grandes patrimônios, o ambiental, o tecnológico, o histórico e o arquitetônico, porque a cidade, apesar de pequena, possuía o lado português e dois lados ingleses, o que dava lugar ao patrimônio sócio-cultural, construído pelas pessoas que ai viveram e viviam até hoje; 2) que, diferentemente do que as pessoas diziam, ela não pensava somente na destruição das casas, mas, sim, na perda do patrimônio arqueológico - que pertencia a todas as pessoas - e do patrimônio construído, e, também, na situação das pessoas que sairão de suas casas e não têm onde morar; 3) que essa construção gerará alguns postos de trabalho somente durante vinte e dois meses, e o que efetivamente sustentava a cidade era o turismo; 4) que não se poderia permitir fossem construídas favelas em Paranapiacaba, embora se soubesse que construções grandes como

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

essa sempre atraíam um grande número de pessoas que acabavam fixando-se na região; 5) que essa construção retirará oitenta por cento das áreas ocupadas pelo minério e que se descobriu também que a MRS transportava cargas perigosas e, por tudo isso, achava necessário fossem oferecidas ao município contrapartidas, uma vez que a cidade verdadeira galinha de ouro. Fábio Vital, representante do Conselho Municipal de Políticas Urbanas do ABC, comentou que a última vez que esteve no município foi em 1995/96, quando houve a interrupção dos trens que vinham para Paranapiacaba e que a discussão a ser feita, nesse momento, dizia respeito à vocação desses trilhos, ou seja, se eles deveriam servir para o transporte de carga ou para transportar passageiros e turistas, e, para tanto, se fazia necessário apostar em uma ou outra vocação, o que colocava a necessidade de se conhecerem os custos de uma e de outra, mas que tinha dúvidas se seria implantado em Paranapiacaba outro segmento de tal monta e que pudesse render contrapartidas e condições para que a vila desenvolvesse sua vocação de turismo. Declarou que uma questão importante era o desconhecimento do funcionamento desse tipo de transporte em outro lugar e se o ruído a ser provocado seria aquele previsto pelo Estudo de Impacto Ambiental e se os demais impactos seriam efetivamente controlados como igualmente afirmam as análises, e que, para tanto, propunha fosse formada uma comissão de moradores, que, integrada por especialistas nesses assuntos, tivessem condições de avaliar se realmente tais possibilidades eram exeqüíveis. Solicitou fossem envolvidos nesse processo os municípios de Rio Grande da Serra e Ribeirão Pires, porque a fase de construção sobrecarregará suas malhas urbanas, e sugeria também: 1) fosse formada uma comissão de moradores da vila, para que, juntos, conhecessem, antes de ser implantado nessa região esse tipo de transporte, alguma experiência similar; 2) se estabelecesse uma auditoria independente para avaliar o cumprimento de todas as exigências constantes nos estudos; 3) fosse informado que tipos de carga seriam transportados, além do minério de ferro. Ao final, declarou que aguardaria respostas a esses questionamentos e sugestões, pois só posteriormente se posicionar sobre a viabilidade ou inviabilidade ambiental desse empreendimento. Zulma dos Santos, representante da Associação Teto e Chão da Baixada Santista e Cubatão, comentou que a comunidade de Paranapiacaba tinha uma preocupação especial com o passado - motivo de seu empenho em conservar o patrimônio histórico e arquitetônico aí existente -, com o presente, porque nele se construirá o futuro, e que essa entidade não era favorável nem contrária à correia, que gostaria de ter conhecido esse projeto há mais tempo, principalmente porque a perda que ocorrerá com a construção do quarto e do quinto patamares seria irreparável, principalmente porque o quarto patamar era o que de mais belo existia na Vila de Paranapiacaba, e, embora soubesse que o progresso exigia sacrifícios, todos estavam muito tristes e gostariam que houvesse outra solução e fossem adotadas outras medidas que não essas divulgadas pela MRS Logística que visavam tão-somente à conservação do seu patrimônio, mas era era necessário que houvesse contrapartidas que realmente beneficiassem a população, pois principalmente Cubatão tinha sido muito agredida na década de 70 quando se aprendeu a lição de solicitar compensação para todos os danos, quer sociais quer ambientais; que era favorável a esse projeto porque vivera recentemente uma experiência de ficar presa em um congestionamento, o que a levou a refletir que, se algo de grave acontecesse com alguém naquela situação, nenhum socorro poderia ser prestado. Comentou também que mais de cem líderes da região de Cubatão vinha-se reunindo para analisar o que deveria ser reivindicado como compensação e que a comunidade de Paranapiacaba deveria agir da mesma forma, porque, quando se tratava da iniciativa privada, tudo o que era solicitado era atendido. Florisvaldo Rodrigues, representante da Associação Beneficiente dos Desempregados de Cubatão e Região, reiterou o posicionamento da manifestante que o antecedeu,

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

inclusive em relação à importância desse projeto e à necessidade de se reivindicar compensações sociais e ambientais, e comentou que uma das preocupações que tinha, como, por exemplo, com a poeira que seria gerada, as informações oferecidas sobre os cuidados que seriam dispensados a esse problema o haviam esclarecido e deixado tranqüilo. Saulo Machado de Souza, representante da OCIP-Verde Amarelo de Franco, representante da Associação Beneficiente dos Desempregados de Cubatão e Região, comentou que a hipótese de que o empreendimento não provocaria interferência na paisagem de Paranapiacaba era questionável porque, a seu ver, a construção do túnel e das vias que conduzirão a ele provocará impacto significativo na paisagem dessa cidade cuja beleza cênica exerce importante papel em sua estrutura turística, e que, portanto, constituía um equívoco afirmar o contrário. Comentou também que tudo levava a crer que essa esteira, com essas proporções, seria a única no Mundo, motivo por que não compreendia que se investissem recursos tão altos num empreendimento experimental, ou seja, que não possuía antecedentes técnicos que comprovassem sua eficácia, e que o estudo do RIMA demonstrava que os dados técnicos utilizados se referiam ao gênero, e não à espécie, uma vez que diziam respeito a sistemas de tremalheiras, dutovias, ferroanéis e ao transporte por esteiras a longa distância. Comentou, ainda, que as variáveis do ponto de vista ambiental foram pobremente explicitadas no RIMA, que os recursos hídricos sofrerão significativos impactos com a construção dessa obra, que os passivos ambientais, apesar de descritos, se encontravam maquiados nos estudos à medida que eram apresentados de forma genérica, e que a hipótese de se anexar mais uma linha às já existentes produziria um impacto bem menor do que elevar uma estrutura, e que propunha que os representantes ou da empresa consultora ou do empreendedor discutissem essas questões mais uma vez. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em seu próprio nome. Doel Dias Sauerbron comentou que, mesmo que se partisse da premissa de que a MRS em sua exposição inicial falou a verdade, o RIMA demandava alguns questionamentos, porque era omisso em alguns casos e pouco claro em outros. Declarou, em seguida, que havia quatro pontos nesse relatório que mereciam ser questionados, e que passaria a indicá-los. Primeiro: que havia referências nele a um ambulatório médico e, no tocante à construção e ao seu funcionamento, não eram oferecidos detalhes, ou seja, nem a respeito de seu tamanho nem do número de membros da equipe de médicos do trabalho e de enfermeiros, levando-se em conta a previsão de que, na fase de construção dessa obra, haverá 1 mil operários. Segundo: no item que tratava do programa ambiental não era fornecido nenhum dado: 1) sobre as providências a serem tomadas em relação aos prováveis riscos causados na saúde da população e que resultarão da ocorrência de acidentes por atropelamentos, em decorrência do maior fluxo de caminhões e de carros; e 2) em conseqüência da poluição sonora e de outros danos. Terceiro: em relação à recomposição do acesso à Vila de Paranapiacaba, esse relatório afirmava que seriam executadas algumas melhorias - o que era muito vago e dava margens a várias interpretações - e dizia também que outras medidas seriam adotadas para inibir esse acesso, o que também era muito genérico. Quarto: no que dizia respeito ao controle das interferências urbanas, a população local necessitava de maior segurança, tendo em vista que ocorreria um maior afluxo de pessoas à vila. Declarou, por último, ser necessário maior controle sobre os ambulantes, levando-se em conta serem incipientes ainda e, portanto, muito frágeis as atividades comerciais realizadas nessa vila, e que, em relação à afirmação feita de que será utilizada a infra-estrutura local, lembrava que, como Paranapiacaba ainda não a possuía, era necessário tornar claro quem arcaria com a maior necessidade de água e energia, por exemplo. Douglas Borges Gomes, depois de declarar que representava os monitores ambientais autônomos e de questionar como ficaria a situação econômica desses profissionais, com a atribuição

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

da atividade por eles realizada - o monitoramento ambiental desde o Planalto até a Baixada Santista - às entidades ambientais, como havia informado o representante da empresa consultora, Engº Sérgio Pompéia, comentou que era favorável à implementação da tecnologia TLCD, uma vez que ela traria melhorias para as condições sócio-econômicas da região e também para o tráfego local, possibilitando o descongestionamento das estradas. Wagner Freidinger comentou ser morador de Paranapiacaba e exercer a função de monitor ambiental, e que, por um lado, reconhecia a excelência dos atributos naturais dessa vila, mas, por outro, não desprezava o progresso, além do fato de o emprego dessa tecnologia diminuir a produção de gases de efeito estufa, que se tratava de problema grave e atual, embora questionasse a não-utilização do traçado já existente e a construção tanto de uma passagem sob a rodovia e a ferrovia como também de túneis, o que, com certeza, causará danos ao patrimônio histórico e ambiental. Solicitou, em seguida, fossem oferecidas informações: 1) sobre a obra que, dentro do vale, ligará o final do túnel à entrada do quarto patamar, a ponte sobre o Rio Mogi, e se, efetivamente, a construção de seus pilares tornaria necessária a efetuação de cortes na vegetação; 2) sobre o ruído a ser provocado pela esteira, que, como se informou, era menor que aquele causado pela locomotiva, mas se deveria levar em conta que esse último era passageiro, ocorria só durante a passagem do trem, e o primeiro seria constante. Ao final declarou que, por todos esses motivos, achava conveniente que a empresa fizesse a demonstração de alguns desses aspectos. Aderval Marques solicitou que não fosse fechada a passagem de Campo Grande porque, com as chuvas, a comunidade que aí residia poderia ficar ilhada, sem comunicação, o que traria problemas principalmente para as pessoas idosas e doentes, motivo porque pedia que se mantivesse uma passagem ou se construísse um viaduto. Maria Conceição Nogueira Fonseca reiterou a solicitação feita pelo manifestante que a antecedeu. Adalberto Luiz R. Nazário comentou que a MRS se preocupava apenas com o seu patrimônio e que não sabia o que ela faria para a comunidade de Paranapiacaba, pois, durante dez anos, essa empresa não demonstrou a menor preocupação com o maior patrimônio dessa vila, que era a população. Ítalo Meneghetti Filho comentou que trabalhava na área ambiental e que questionava esse projeto no que concernia a relação do empreendimento e empreendedor com o espaço geográfico, e não só com a fauna e a flora, mas, também, com a parte antrópica, e que, sob esse aspecto, os estudos eram obscuros. Declarou que essa falta de preocupação aparecia, entre outros aspectos: 1) com a entrada na vila de 1 mil trabalhadores e sem se adotar nenhum cuidado no que dizia respeito à segurança; 2) com a possibilidade do aumento de prostituição, com a entrada desse contingente masculino, levando em conta que se tratava de uma região muito pobre; 3) com a ausência de qualquer repasse ou contrapartida, embora o empreendimento fosse de alta tecnologia; 4) com a vocação ambiental da Vila e de seu entorno, que, embora pudesse gerar emprego e renda, o empreendimento não demonstrava a menor preocupação em mantê-la. Waldir Paterli comentou que estava preocupado com os moradores do “Rabique?”, pois havia boatos de que algumas casas seriam derrubadas e já havia conversado com as entidades, que afirmaram ter solicitado informações à MRS, mas que não haviam sido atendidos., Passou-se à fase em que se manifestam os representantes dos órgãos públicos. Patrícia Lorenz Vicente, diretora de Meio Ambiente da Sub-Prefeitura de Paranapiaca vinculada à PM de Santo André, declarou que acreditava ter esse projeto grande importância para o município de Santo André, motivo por que havia sido criada, no âmbito da Prefeitura, uma comissão técnica com o objetivo de analisar o EIA/RIMA, e que tal comissão era composta por técnicos oriundos dos diferentes órgãos e secretarias municipais, e que eles, depois de analisar durante algum tempo esses estudos, formularam questionamentos e pedidos de complementação, os quais já foram encaminhados à empresa.

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

Declarou, também, que as maiores preocupações que emergiram dessa análise foram: 1) a construção de um novo acesso à Vila de Paranapiacaba, numa área sujeita a inundações; 2) a divergência da caracterização das formações vegetais feitas pelos estudos ambientais, principalmente aquelas existentes na área que será diretamente afetada e no emboque do túnel; 3) a emissão de ruído na área do Rabique, que precisa ser avaliado e monitorado; 4) as interferências nas seguintes unidades de conservação – no Parque Natural Municipal, no Parque Municipal da Nascente de Paranapiacaba, na Reserva Biológica do Alto da Serra e no Parque Estadual da Serra do Mar; 5) a orientação dada pela SMA, quando da elaboração do termo de referência, de que os recursos oriundos da compensação fossem utilizados no PE da Serra do Mar. Declarou, ainda, que a PM de Santo André propunha fosse essa questão da compensação analisada pela Câmara Técnica de Compensação Ambiental em funcionamento no âmbito da SMA. E, ao concluir, declarou que a PM de Santo André só se manifestará acerca desse empreendimento quando tiver conhecimento do posicionamento da empresa em face desses questionamentos e solicitações. Carlos Alberto Cruz, representante do Consema, comentou que, apesar de ter perdido parte da audiência pública, pois errou o caminho que levava ao local dessa audiência, estaria presente naquela que seria realizada no dia 11 de abril, e que a entidade que representava no Consema, e que, mesmo assim, queria seguir a orientação que lhe fora dada pela Associação Paulista de Municípios e que dizia respeito à tecnologia a ser utilizada por esse projeto, ou seja, que correspondesse ao avanço que ele representava e, portanto, transportasse o minério de forma encapsulada de modo a causar o menor dano possível ao meio ambiente. Passou-se à fase das réplicas. Felix Lopes Cid, superintendente de planejamento e representante da MRS Logística S.A., depois de comentar que a participação da comunidade era muito importante, motivo pelo qual seriam considerados os questionamentos por ela feitos e respondidos pelo DAIA, assim que fosse possível, aqueles que não fora possível responder hoje, declarou que as principais preocupações da empreendimento diziam respeito: 1) à tecnologia a ser utilizada, que seria fechada, ou seja, transportaria o minério de forma encapsulada e que ela já fora testada em outros projetos, e que ela seria demonstrada por ocasião do detalhamento do projeto executivo; 2) às casas localizadas no Rabique, cuja desapropriação fora motivo de contato com seus proprietários e que algumas soluções estavam sendo desenhadas, e estas, assim que concluídas, seriam comunicadas à população afetada; 3) à vontade de trazer para Paranapiacaba a presença do menor número de pessoas estranhas, pois se procuraria dar preferência à mão-de-obra qualificada que morava na região, e, apenas 30 a 40% dos técnicos viriam de outras regiões, mas que se tratava de especialistas com grande vivência em se demorar por algum tempo nos locais onde estavam implantados projetos como esse e que, portanto, tratava-se de pessoas acostumadas a viajar pelo país inteiro. Ao concluir, o representante da MRS Logística declarou que um dos valores fundamentais dessa empresa era sua relação com a comunidade que vivia nas proximidades, e, por isso, procuraria responder todos os questionamentos feitos. Engº Sérgio Pompéia, representante da Consultoria Paulista, empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA comentou que haviam sido realizadas inúmeras reuniões com técnicos e membros da comunidade e que, durante esses encontros, até mesmo porque seu desenvolvimento não se orientou por critérios formais como era o caso das audiências públicas, houve uma série de discussões e trocas de pontos de vista, e que, desse encontro, emergiu uma série de questionamentos, formulados inclusive pela área técnica da Semasa, os quais, seguramente, refletiram as preocupações externadas durante essa audiência. Declarou que passaria a tratar de três questões extremamente importantes. A primeira dizia respeito aos impactos que seriam causados na qualidade ambiental e que consistiam em reflexos da tecnologia empregada pelo projeto. A segunda questão dizia respeito

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

às informações contidas no EIA/RIMA sobre as duas tecnologias existentes e que eram equivalentes no que dizia respeito aos impactos, pois em ambas o minério de ferro era enclausurado, não havendo lugar, pois, para o contato com a água da chuva nem tão pouco sofreria a atuação dos ventos, já que estes inexistiam dentro desses ambientes fechados, e que, como se sabia, toda transferência gerava pó, mas esse pó se manteria no interior desse ambiente, o que se chamava "empoeiramento" a seco, e que nada mais era do que uma filtragem a seco, porque esse material, que não era resíduo mas matéria-prima, voltava a ser incorporado à carga e era encaminhado para o local de destino. Acrescentou que esse fechamento não ocorria só na correia, mas desde Campo Grande e em todas as instalações, em muradas do vagão, no armazenamento do minério e na passagem dele para a correia, no Alto da Serra. A quarta questão dizia respeito às preocupações naturais manifestadas durante a audiência e diziam respeito: 1) à possibilidade de esse projeto favorecer o surgimento de favelas na Vila de Paranapiacaba; 2) à possível sobrecarga que a mão-de-obra alocada provocaria na infra-estrutura existente e que era utilizada pela comunidade; 3) e ao surgimento de comércio ambulante e ilegal e de novas moradias. Declarou esse técnico que todos esses aspectos haviam sido levados em conta na formulação desse projeto, e que seu modelo era o de uma fábrica ou da construção de um prédio, para os quais os funcionários se dirigiam de ônibus, e que parte significativa da mão-de-obra era formada por técnicos com certa qualificação, que alugariam casas para morar apenas durante a construção da obra. Declarou que era muito pequena a possibilidade de ocorrer uma sobrecarga da infra-estrutura local como também o surgimento de moradias e de um comércio informal, porque, com o objetivo de evitar tais ocorrências, o projeto previa uma série de orientações relacionadas com a saúde e a segurança, e, inclusive, contemplava procedimentos a serem adotados na remota possibilidade de acontecerem acidentes no Alto da Serra. Depois de declarar que reconhecia a importância de a comunidade acompanhar a implantação e o funcionamento dessa obra, explicou que a empresa não apresentava nenhuma contrapartida de compensação pronta, porque seu ponto de vista era que tal contrapartida deveria ser construída com a comunidade, o que efetivamente se comprovou através nos inúmeros contatos que teve com ela, muitos dos quais por meio de reuniões mais informais do que a audiência, e que, nessas ocasiões, ficara surpreso com o grande número de iniciativas que diziam respeito à proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, demandas essas que seriam devidamente avaliadas pelos técnicos que tinham capacidade para isso, entre os quais os órgãos de defesa do patrimônio, e que assegurava não ser assistencialista a diretriz desse projeto, mas, sim, visar o pontapé inicial na perspectiva da sustentação ambiental, ou seja, criar uma sinergia que, somando-se às demais, possibilitasse a descida Da Serra, o que atrairia o turista, apesar de essa descida não constituir uma compensação ambiental – reiterando o que foi dito durante a audiência - e, sim, um segmento do projeto. Engº Pedro Stech, diretor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA e representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais-CPRN, declarou que o DAIA, ao sugerir que os recursos provenientes da compensação ambiental fossem destinados ao P.E. da Serra do Mar, não possuía, àquela altura, subsídios suficientes para propor a melhor utilização de tais recursos, sabendo apenas que esse projeto cortaria essa unidade de conservação, mas que, na presente etapa do licenciamento, esse departamento conhecia melhor o contexto dessa obra e proporia ou concordaria com outra utilização. Declarou, ainda, esse diretor que a Câmara Técnica de Compensação Ambiental, instância vinculada à SMA, tendo conhecimento das informações contidas no EIA e que diziam respeito, inclusive, aos impactos que seriam causadas nas unidades de conservação, proporia de que forma seriam utilizados esses recursos, e que, nessa etapa, o DAIA continuaria a análise do EIA e, também, das sugestões e

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

propostas oriundas dessa audiência, podendo, inclusive, pedir algumas complementações, e, com base em todos esses dados e, naqueles que, porventura, vier a exigir, chegará ao posicionamento e o emitirá em um parecer, o qual seria encaminhado ao Consema, que ratificaria ou não tal posicionamento. Em caso positivo, se concederia a licença prévia, e, após esta, a de instalação – cuja concessão teria como pré-requisito o cumprimento das condicionantes estabelecidas pela licença prévia – e, finalmente, a de operação. Carlos Bocuhy, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou que a questão de fundo desse processo de licenciamento era a privatização do sistema ferroviário brasileiro e a responsabilidade social das empresas que utilizavam o Estado de São Paulo como canal de passagem de seus produtos e não contemplavam o conjunto de seus interesses. Comentou, também, que nesse processo de privatização das companhias ferroviárias, houve uma fragmentação do planejamento estratégico do Estado de São Paulo, que favoreceu, em detrimento do setor de mobilidade urbana - que deixou de ter transporte com mais qualidade –, o interesse de se transformarem os canais de passagem do Estado de São Paulo em verdadeiros ramais de escoamento de produtos de outros Estados. Comentou ser inadmissível que a sociedade paulista aceitasse esse estado de coisa que se sobrepõe à sustentação ambiental da RMSP e que reconhecia nesse projeto mais uma obra de interesse do setor de transporte e da empresa que produz produtos acabados com minérios, que são exportados pelo Porto de Santos. Declarou que existiam no Brasil enormes passivos ambientais e uma das causas era que os países do Primeiro Mundo não mais produziam aço e preferiam adquirir essa matéria-prima do Brasil e de outros países, onde esses passivos eram relegados como bem comprovavam a areia de fundição da região de Piracicaba e de Limeira, que, contendo materiais pesados, ficavam estocados sem que se lhes dessem uma destinação adequada. Declarou, também, que essa busca pelo lucro por parte dos setores do transporte e da siderurgia encontrava cidades históricas abandonadas, embora possuíssem grande importância para o patrimônio histórico, pois se preocupavam apenas em desenhar projetos milionários para concentração de lucro e capital. Acrescentou que aquilo que mais chamava a atenção era a legitimidade dessa conduta, pois, de acordo com a Constituição brasileira, havia a prerrogativa da livre iniciativa, mas essa situação o levava a perguntar até onde ia a responsabilidade social. Declarou, também, que, se por um lado, esse projeto contemplava a preservação do patrimônio da antiga estrada ferroviária, por outro lado, era inconsistente a afirmação contida no RIMA de que contribuíra para sua decadência a vegetação invasora que havia atingido os trilhos e os espaços utilizados pela antiga ferrovia, porque, na verdade, não se tratava de nenhuma vegetação invasora, mas, sim, da construção de um traçado numa vertente da mata atlântica. Formulou esse manifestante duas propostas. A primeira era a de que fosse exercido, pela comunidade, um efetivo controle social, através de auditoria independente, que tivesse a prerrogativa de acompanhar esse processo com transparência. A segunda era que fosse feita uma efetiva compensação ambiental – dado que inexistiam políticas públicas de conservação do patrimônio histórico – e que esse processo de licenciamento constituísse uma ocasião para que o empreendedor se debruçasse sobre a necessidade de compensar a comunidade de Paranapiacaba, que possuía uma série de necessidades relacionadas com a recuperação vital e social do patrimônio histórico, arquitetônico e ambiental da cidade, além do fato de que nessa região se encontravam os campos naturais da Serra do Mar, fonte de água para o Planalto porque era o lugar das nascentes da Represa Billings. Ao concluir, solicitou ao DAIA que esse processo de recuperação ambiental se desse com base numa negociação justa que contemplasse os interesses da comunidade e declarou que o Coletivo das Entidades Ambientalistas encaminharia ao Consema algumas recomendações. Depois de declarar que todas as etapas da

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

audiência haviam sido cumpridas, o Secretário-Executivo, Germano Seara Filho, declarou encerrada audiência e informou que aqueles que tivessem ainda interesse em contribuir com esse processo poderiam, no prazo de cinco (5) dias úteis a partir da data de realização dessa audiência, encaminhá-la à Secretaria Executiva do Consema ou protocolá-la diretamente nesse setor. Foram entregues durante essa audiência os seguintes documentos: documento de autoria da Sociedade de Preservação e Resgate de Paranapiacaba; abaixo-assinado encaminhado por Doel Dias Sauerbronn; informação encaminhada por Patrícia C. Vicente, Diretora do Meio Ambiente do Município de Santo André; correspondência e fotos encaminhados por Olívio Tarrega. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, diretora da divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.

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