



Ata da audiência pública do EIA/RIMA do empreendimento “Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas”, de responsabilidade da DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A, realizada na cidade de Arujá, no dia 07 de dezembro de 2010.

Realizou-se, no dia 07 de dezembro de 2010, às 17 horas, no Clube União Arujaense, Avenida Amazonas, 100, Centro, Arujá/SP, a audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente–EIA/RIMA do empreendimento **“Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas”, de responsabilidade da DERSA-Desenvolvimento Rodoviário S/A (Proc. SMA 208/2010)**. 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, Pedro Ubiratan Escorel de Azevedo, saudava e dava boas vindas aos representantes do Poder Executivo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Abel Larini, Prefeito do Município de Arujá, João Anunciato, Secretário de Planejamento, Meio Ambiente e Habitação do Município de Arujá, e Ciro Dói, Secretário de Obras do Município de Arujá –, do Poder Legislativo – nas pessoas da Excelentíssima Senhora Luiza Cordeiro, Vereadora do Município de Arujá, e do Excelentíssimo Senhor Zico Prado, Deputado Estadual –, dos órgãos públicos, das organizações da sociedade civil, das entidades ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental–EIA/RIMA do empreendimento **“Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas”, de responsabilidade da DERSA-Desenvolvimento Rodoviário S/A (Proc. SMA 208/2010)**. O **Secretário-Executivo do CONSEMA** esclareceu que possuía a função regulamentar de conduzir as audiências públicas promovidas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente e pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente-CONSEMA sobre empreendimentos, projetos e obras em licenciamento, planos de manejo, enfim, acerca de tudo aquilo que diz respeito ao Sistema Estadual do Meio Ambiente. Declarou ainda que a audiência pública, como indicava o próprio nome, é um evento aberto a qualquer interessado, dado que se pretende sempre democrático, e em cujo desenrolar determinada proposta ou projeto é apresentado a todos, para que deem suas opiniões, formulem indagações, contribuições, sugestões e críticas e tudo o que possa contribuir para melhoria do projeto ou proposta apresentada. Esclareceu também que seu papel nas audiências públicas é completamente isento, e sua função, tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra e garantir que aqueles que tenham algo a dizer possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação CONSEMA 34/01 para a condução das audiências públicas e declarou que o CONSEMA previu que elas se desdobrem em três momentos ou partes. Esclareceu que na primeira parte tem lugar a apresentação, pelo empreendedor ou seu representante, do projeto ou proposta e, em seguida, a exposição detalhada dos estudos ambientais elaborados sobre o empreendimento pela equipe de consultoria. Explicou que, imediatamente após, fariam uso da palavra aqueles que representam as Entidades Ambientalistas Cadastradas na Secretaria Estadual do Meio Ambiente, em seguida, as organizações da sociedade civil, com direito cada um deles a até cinco minutos, após o que os cidadãos que não representam órgãos públicos ou entidades civis e que falam em seu próprio nome, com direito a três minutos cada um. Em sequência, manifestam-se os representantes de órgãos públicos das esferas federal, estadual e municipal, a seguir, os representantes do CONSEMA que se inscreverem para fazer uso da palavra, com direito a cinco minutos cada um, os representantes dos Conselhos Municipais de Meio Ambiente-COMDEMAS, cada um com direito igualmente a cinco minutos. Por fim, acrescentou, falarão os representantes do Poder Executivo, seguidos daqueles que representam o Poder Legislativo, e que os representantes desses dois poderes falam em último lugar porque só assim eles podem manifestar-se acerca das eventuais críticas, elogios e sugestões feitas pelos diferentes segmentos da sociedade que antes deles tenham-se manifestado. O **Secretário-Executivo do CONSEMA** esclareceu ainda que a Mesa Diretora dos Trabalhos é presidida por ele,



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

por um representante do CONSEMA, eleito entre os conselheiros presentes, e por um representante do Departamento de Avaliação de Impactos da CETESB, que tal função, nessa audiência é exercida pelo Senhor Rodrigo Passos Cunha, Gerente do Setor de Avaliação de Empreendimentos de Transporte da CETESB, a quem convidava para sentar-se à Mesa. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA. **Hermes da Silva**, Assessor de Relações Institucionais da DERSA-Desenvolvimento Rodoviário S/A, apresentou o projeto e seu histórico e comentou sua importância para a RMSP, tendo em vista a dinâmica populacional e de transporte da RMSP e do Estado de São Paulo, e **Ana Maria Iversson**, representante da empresa da Consórcio JGP-Primer, apresentou os estudos ambientais, dando ênfase aos principais impactos e as medidas a serem utilizadas para compensá-los. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das Entidades Ambientistas Cadastradas na Secretaria Estadual de Meio Ambiente. **Senhora Ivini** declarou que a entidade Rede de Cooperação da Cantareira, que coordenava, e o Movimento SOS Cantareira, do qual participava, faziam parte das Entidades Ambientistas Cadastradas na Secretaria Estadual do Meio Ambiente, fórum que representava nessa audiência. Acrescentou que a proposta de implantação de uma rodovia atravessando o P.E. Serra da Cantareira e sua zona de amortecimento era muito antiga, remontando a aproximadamente vinte anos, e que lutara, nos anos 90, contra sua implantação, uma vez que atravessaria essas áreas protegidas. Observou ainda que nessa luta de resistência fez-se necessário até mesmo impedir a concessão de financiamento por um organismo internacional, e que a grande vitória foi obtida precisamente em 1994, quando o abaixo-assinado com 150 mil assinaturas foi atendido pela UNESCO e a região se tornou Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo. Acrescentou que, em 2004, esse movimento de resistência obteve outra grande vitória ao impedir a construção do Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas. Pontuou que representava esse movimento que se vem mobilizando através de inúmeras campanhas e lutas que têm como foco o desenvolvimento sustentável e a saúde ambiental, prioritários para a boa qualidade de vida. Acrescentou que, com base nesses objetivos, considerava frágeis, porque insatisfatórios e insuficientes, os argumentos técnicos utilizados pela DERSA, uma vez que eles não levavam em conta a real importância dos serviços ambientais prestados pela Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da RMSP, que se insere no interior de uma metrópole com crescentes índices de vulnerabilidade e risco. Acrescentou que, como é sabido, as temperaturas registradas na região da Serra da Cantareira se apresentam em até 12 graus inferiores às aquelas verificadas no centro da metrópole, em virtude da ocorrência, nessa última região, de fenômenos que os pesquisadores nomeiam de “ilhas de calor” e “aquecimento global”. Ponderou que, se por meio de políticas públicas, não for disciplinada a contínua urbanização nem impedido o desmatamento da maior floresta urbana do Mundo, até 2030 a região da Serra Cantareira estará completamente ocupada e a “terra da garoa” se transformará na “terra das tempestades”. Ponderou ser função do Estado criar políticas públicas respaldadas na qualidade de vida da população, e que ele, ao licenciar o Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, influenciado pelo setor econômico – principalmente pelos segmentos industrial e imobiliário –, subestimar os serviços ambientais prestados pela Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo. Esclareceu ainda que a participação das entidades ambientalistas na audiência pública tinha a finalidade de colaborar com o projeto, na perspectiva de que ele evolua de modo a não se apoiar unicamente em combustíveis fósseis e no transporte sobre quatro rodas. Declarou ter ouvido recentemente de um respeitável senhor que São Paulo não tinha um rodoanel como o possuíam as cidades mais importantes do Mundo, ao que lhe respondeu que, seguramente, todas as cidades européias o possuíam, e isso há muito tempo, talvez desde o início do século passado, mas não tinham aquilo que gostariam de possuir, que é a maior floresta urbana do Mundo, como é o caso da cidade de São Paulo, pois, se o tivessem, com certeza não enfrentariam os problemas gravíssimos de saúde que sua população enfrenta e que é consequência das péssimas condições ambientais de que desfruta. Acrescentou que a SMA publicou oficialmente há poucos dias os resultados do primeiro inventário da emissão de gases de efeito estufa no Estado de São



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

Paulo, o qual demonstrou a necessidade de se diminuir, em cerca de 50%, a emissão de CO₂. Declarou também que, entre 2000 e 2005, haviam sido desmatados na RMSP 48 hectares e, no período compreendido entre 2005 e 2008, o correspondente a 480 hectares, ou seja, dez vezes mais do que no período imediatamente anterior. Comentou que, no EIA/RIMA sobre o “Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas”, a DERSA considerou alta e adequada a capacidade de o ecossistema existente na Serra da Cantareira absorver poluentes, mas que esse estudo não considerava o déficit que será causado tanto nesse ecossistema como na própria população. Declarou ainda considerar simplista o tratamento que o Estudo de Impacto Ambiental sobre o Rodoanel vem dispensando aos serviços ambientais prestados pelas unidades de conservação, o que se configurava um oportunismo que insultava os setores mais especializados, mais precisamente as pesquisas e os documentos que o meio acadêmico do mundo inteiro vem desenvolvendo sobre a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, porque, precisamente em 2003, o Comitê de Avaliação do Milênio da Organização das Nações Unidas – ONU escolheu essa reserva como o único estudo de campo no caso brasileiro e um verdadeiro raio-x do Planeta, cujo resultado deu lugar à chamada “Avaliação do Milênio”, cuja elaboração reuniu cerca de 2 mil cientistas de 95 países. Afirmou que a RMSP poderia economizar milhões de reais investidos no tratamento da água, em obras contra enchentes e em internações hospitalares causadas por problemas relacionados à emissão de poluentes, se se preservasse integralmente seu cinturão verde. Argumentou que exportar a poluição para áreas de relativa pureza ambiental não era um bom negócio, pois de maneira nenhuma seria possível compensar árvores vivas, animais vivos e pessoas saudáveis por outros animais e pessoas com relativa qualidade de vida, porque adoecidos. Pontuou que, para que não sejam desmatados mais 100 hectares desse cinturão, era necessário que a sociedade e seus governantes compreendessem um fato pouco abordado no EIA/RIMA em discussão, que é a poluição cujo domo é uma abóbada que fica no centro constituído por emissões ascensionais que saem do pólo petroquímico de Cubatão, passam pelo centro da cidade de São Paulo e estacionam na Serra da Cantareira. Declarou que lia um trecho do EIA/RIMA que torna claro que o projeto proposto amplia e transfere essas manchas para as áreas não afetadas e de relativa pureza ambiental, que deveriam ser preservadas e, até mesmo, aumentadas para dar conta das demandas ambientais do Estado. Afirmou esse estudo: “É importante ressaltar que a construção do Rodoanel não apresenta um acréscimo de tráfego, mas a transferência de parte das demandas inexoráveis de crescimento dos transportes que ocorrerão na RMSP. Esta transferência corresponde também às transferências de consumo de combustíveis e da consequente emissão de poluentes, com a vantagem de se realizar sob condições de tráfego mais favoráveis no Rodoanel, quando comparadas ao congestionamento normal da cidade”. Perguntou, em seguida, aos empreendedores até quando o tráfego do Rodoanel, nesses trechos, seria favorável, e comentou que, recentemente, foi publicado no jornal “Folha de São Paulo”, que o Trecho Oeste já pedia ampliação, como bem demonstrava o trecho que passaria a ler: “Diante da explosão do movimento, a concessionária Rodoanel, que gerencia 32 quilômetros da pista, resolveu antecipar as análises para avaliar, neste semestre, a necessidade de uma nova faixa de tráfego. Outro estudo oficial contratado pelo Governo do Estado apimentou a discussão ao apontar a construção do Trecho Norte do Rodoanel, prevista para 2014, que deverá jogar mais carros no Trecho Oeste e antecipar o seu esgotamento”. Observou a representante das Entidades Cadastradas na Secretaria de Meio Ambiente que, de acordo com o empreendedor, o Trecho Oeste deveria funcionar de forma eficiente até 2020, mas já se detectava nele um tráfego muito intenso, o que tornava necessária sua ampliação, embora o EIA/RIMA sobre ele elaborado não tivesse previsto seu esgotamento, e que foram veiculadas informações sobre sua ocorrência, motivo por que perguntava em que direção esse trecho se expandiria ou se seria construído um traçado intermediário, que atravessaria todo o PE da Serra da Cantareira, cujos ecossistemas já estavam trabalhando além dos limites, como foi verificado cientificamente. Pontuou que falta ao empreendedor conhecimento sobre os indicadores biológicos, organismos vegetais muito sensíveis, que tornem possível identificar sua morte e que muitas pessoas



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

pensam que a região da Serra da Cantareira é o lugar onde existe o ar mais puro, o que considerava uma falácia. Chamou atenção para os túneis mostrados pelo empreendedor, apontados como a grande solução, e para o mal estar que as pessoas nele sentirão. Declarou que agradecia a oportunidade de representar as Entidades Ambientalistas Cadastradas na Secretaria de Estado do Meio Ambiente e que solicitava esclarecimentos aos empreendedores sobre a vida útil prevista para o Trecho Norte, sobre as medidas que serão adotadas para mitigar os efeitos que sua construção e funcionamento causarão tanto na saúde da população como na região. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil **Maria Cristina Greco**, representante da subseção da Comissão de Meio Ambiente da OAB-Santana, declarou inicialmente reiterar o posicionamento da manifestante que a antecedeu e que realizava um trabalho voluntário com as comunidades da região com as quais teve contato através da comissão. Declarou também ter protocolado documento na Mesa de Trabalho que se reportava às audiências públicas, precisamente à exigência legal de que elas sejam amplamente divulgadas, e que, em relação a seu objetivo, foi considerado o *caput* do Artigo 1º da Resolução CONAMA 9/87, que apresenta o conceito que sobre ela formula a Resolução CONAMA 1/86 e que também especifica sua finalidade, qual seja, expor aos interessados o conteúdo do EIA/RIMA. Arrolou os documentos que tratam da publicidade e da transparência da informação, entre os quais a Constituição Federal, cujo objetivo último é preservar os cidadãos da surpresa de uma decisão consumada pelo Poder Público. Argumentou que o EIA/RIMA possui algumas contradições, que podem ser comprovadas pelos munícipes que vivem nos bairros, não se tratando, portanto, de uma especulação. Declarou que reforçava a recomendação feita pelo Ministério Público Federal ao Conselho Nacional do Meio Ambiente sobre a oportunidade do adiamento das audiências, para que não ocorram à época de Natal e de férias. **Cristiane Monteiro**, representante do Movimento em Defesa da Dignidade de Mauá, declarou que tem acompanhado praticamente todas as audiências, desde o Trecho Sul, o qual deu lugar a cerca de 2 mil remoções, o que a levou a manter contato constante com a DERSA. Declarou que muitas pessoas saíram satisfeitas, encontram-se bem colocadas, mas aquelas que "não correram atrás da informação" encontram-se em situação de calamidade. Informou que se encontra tramitando na Segunda Vara Civil da Comarca de Mauá uma ação civil que visa o reassentamento das famílias e que algumas delas estão dispostas a devolver a indenização que receberam para serem incluídas no plano que contempla os apartamentos. Declarou que lutaria para que as famílias fossem reassentadas próximas de suas atuais moradias e orientou à DERSA para que escolhesse a dedo os membros das equipes responsáveis pelas remoções, pois, no processo do Trecho Sul, ocorreram situações deploráveis. Declarou que outra ação que propunha é que a população cobrasse dos governantes as compensações, uma vez que a DERSA destruiu tudo por onde passava, mas que, mesmo assim, já houve acertos com essa empresa, porque, quando os técnicos têm pressa de terminar um trecho, eles dão "um pé na bunda do morador", motivo porque se deveria tomar muito cuidado, pois não basta que os governantes compareçam às reuniões e aplaudam o que foi feito para que sejam solucionados impasses importantes, como o reajuste do aluguel. Ao concluir, conclamou todos a comparecerem à audiência que se realizará na cidade de Guarulhos, quando a discussão, com certeza, será mais técnica. **Antonio José de Almeida**, presidente da União dos Moradores em Defesa da Cidadania de Arujá, declarou inicialmente que o produto apresentado pela DERSA era muito bom e bonito, mas as pessoas que se manifestaram mostraram outros aspectos deles que não são muito belos, entre os quais a localização das áreas onde serão construídas as moradias e os reajustes dos aluguéis, problemas muito importantes e pelos quais a DERSA não se responsabilizará. Comentou que as pessoas que moravam em favela, não era por opção, mas, sim, em decorrência da ausência de políticas habitacionais, pois as prestações das casas construídas pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano-CDHU eram superiores a dois salários mínimos e o plano de residência econômica incompatível com a situação financeira dos moradores, pois o comprador tinha de construir todos os cômodos, o que era impossível para quem ganhava um ou dois salários mínimos. Ao final, declarou que se deveriam ser convidados para participar das audiências



públicas as associações de moradores dos bairros, porque só assim se tornava efetivamente conhecida a situação dos moradores da região. **Sérgio Luiz da Silva**, representante da Associação das Empresas do Centro Industrial de Arujá, observou que seria pequeno o impacto causado pela desapropriação dos moradores, e isso era percebido pelas pessoas que acompanhavam o processo. Declarou em seguida que não criticava, mas, sim, parabenizava a vinda do Rodoanel, porque ele facilitaria o escoamento da produção local, na medida em que conferiria maior fluidez ao tráfego da Rodovia Presidente Dutra. Além desse benefício, acrescentou, o Rodoanel se interligaria com as rodovias mais importantes do Estado de São Paulo, possibilitaria que os moradores da região nela trabalhassem, na medida em que ele também concorreria para que o número maior de empresas se instalassem no município. Comentou que a associação que representava congregava 72 empresas, que empregavam 4 mil e 400 funcionários, o que era muito pouco em relação às necessidades da região. Observou ainda que outras vantagens, além da geração de empregos, eram a valorização imobiliária e o desenvolvimento sustentado, que, por sua vez, gerando negócios, aumentaria o volume de arrecadação, que acarretaria, em contrapartida, melhoria na educação, na saúde e na infraestrutura. **Ayrton Gimenes Gonçalves**, representante da Associação dos Moradores dos Jardins Tupi, Jóia Emília e Laica do Arujá - Antujel, declarou inicialmente que a associação participou ativamente da discussão do Trecho Leste e solicitou que lhe esclarecessem qual das empresas - DERSA ou ARTESP – “tocaria” as obras, o que lhe causava preocupação dado que os objetivos de uma se opõem aos da outra. Declarou que se preocupava com o fato de o Rodoanel ter sido notícia nas páginas policiais dos veículos de comunicação - jornais, rádio e televisão, porque se tratava de dinheiro público e de uma questão que feria os direitos do cidadão. Declarou também que, a seu ver, o anel viário está chegando com cinquenta anos de atraso, porque participou, na década de cinquenta, como funcionário de uma ferrovia, da discussão sobre o anel ferroviário, que nunca se concretizou. Comentou que ultimamente essa questão veio à tona, mas foi colocada como verdadeiro mostrengo, um voraz consumidor de recursos públicos, de dinheiro, de muito dinheiro, mas que, indiscutivelmente, ele terá de ser implantado, o que era coerente com a felicidade de todo o brasileiro que visita a Europa e anda de trem. Acrescentou que até pouco tempo o brasileiro tinha vergonha de andar de trem. Observou que durante a discussão não houve nenhuma menção ao trem de alta velocidade, como, por exemplo, onde ele será implantado, e que requererá investimentos monstruosos. Argumentou que, no entanto, as carretas transportam atualmente cerca de cinquenta e tantas toneladas e são um perigo, pois não fazem curvas. Declarou que o fato de ser morador de Arujá lhe dá condições de afirmar que "fomos estropados pelo transporte que se pôs no Brasil", e que viu recentemente na Rodovia dos Índios algo que é muito pouco visto, que é uma composição de 107 vagões sendo transportados por três locomotivas. Declarou ainda que se vê muito caminhão, que é impossível trafegar na Rodovia dos Trabalhadores após as 16 horas e que a ampliação de algumas rodovias, como a Presidente Dutra, é inexequível, a não ser que se construam outros andares. Declarou que, quando do processo de concessão da Rodovia Presidente Dutra, a população de Arujá foi ilhada e humilhada pela arrogância do poder, mas que ultimamente ela foi agraciada com a ampliação do aeroporto e com a chegada do rodoanel. Argumentou que uma das reivindicações que a associação que representava fazia era que se construísse uma ligação entre eles e a Avenida Mário Covas, uma vez que uma viatura para atender esses bairros levava muito tempo. Outra solicitação, acrescentou, era fossem construídos um porto de saúde e duas escolas, uma municipal e outra estadual. **Glei Rosa**, vinculado ao Sindicato dos Engenheiros do Estado de São Paulo, informou inicialmente que a Prefeitura do Município de Mauá firmará convênio com a DERSA de extrema importância para a cidade, pois ele fará a projeção dos problemas que a população das cidades de Mauá e de Itapeverica da Serra enfrentou. Acrescentou ser necessário que esse convênio faça uma avaliação de todos os problemas que a implantação e o funcionamento do Trecho Norte do Rodoanel causarão - ambientais, na saúde da população, nos transportes. Passou-se à etapa em que se manifestam os presentes. **Esdras Devys Alves Moura** declarou que o Rodoanel passará em cima do seu bairro e de sua casa, onde morava há 40 ou 50 anos



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

anos com sua mãe, seus irmãos e seus filhos. Acrescentou que se teria de encontrar uma solução conjunta e, para tanto, contava com a equipe da DERSA. Observou que não haverá seccionamento das comunidades, uma vez que todas as vias que cortam o anel viário serão mantidas, a não ser que o Poder Municipal promova algum remanejamento ou mudança nesse sentido. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. **Wilson Ferreira**, Vereador do Município de Arujá, comentou, inicialmente, que o Rodoanel é um atrativo para as empresas, que optam por se instalar nas áreas periféricas, em virtude, principalmente, do congestionamento da RMSP e da obtenção, com maior facilidade, de mão de obra. Declarou que, de maneira alguma pretendia ser arauto da moralidade, pois sabe que, como seres humanos, todas as pessoas são vulneráveis e se sentem pressionadas com mudanças que podem causar transtornos à comunidade. Acrescentou que era inegável que o Rodoanel, como qualquer outra obra, causasse impactos e que a população diretamente afetada fosse reassentada e, nesse processo, recebesse um tratamento digno e decente. Declarou que os técnicos da DERSA têm sensibilidade para observar esses aspectos. Declarou que a opção política do transporte público do Governo do Estado é o transporte individual, na medida em que escolhe manter os carros de passeio como o veículo utilizado pela população no deslocamento para o trabalho, o qual, de forma desumana, emite todo tipo de poluente, mas mantém ativa a indústria automobilística. Enquanto não se buscar investir na implementação das ligações pela via férrea, pelo metrô, não se prioriza o transporte coletivo de massa com qualidade de vida. Acrescentou que os impactos ambientais por essa opção são inexoráveis, pois a história cobrará no futuro as consequências dessa opção na qualidade e na esperança de vida dos senhores que aqui se fazem presentes e dos que estão ausentes. **Luiza Cordeira**, Vereadora do Município de Arujá, depois de declarar que o volume de recursos empregados nos transportes públicos é maior do que aquele empregado nos empreendimentos rodoviários, informou que pediria ao Engenheiro Antonio Cavagliano que complementasse as informações sobre a pesquisa de origem e destino dos caminhões que transitarão no Trecho Norte do Rodoanel. **Engenheiro Antonio Cavagliano**, vinculado à DERSA, declarou que, em primeiro lugar, esclarecia que a pesquisa se tratava de um estudo sobre a origem e destino dos caminhões que trafegarão pelo Trecho Norte do Rodoanel. Esclareceu, que, nesse trecho, haverá uma entrada em Arujá cujo destino será o aeroporto, e que, portanto, continuará bloqueado. Acrescentou que o trânsito não fluirá melhor desde o Arujá até o centro onde as cargas obrigatoriamente terão seu destino. Acrescentou que, de Arujá até o Centro de São Paulo, obrigatoriamente será utilizada a Rodovia Presidente Dutra e a Marginal, pois não haverá outra alternativa. Acrescentou que, caso se pretenda continuar até o Centro de São Paulo, pega-se ou a Rodovia Fernão Dias ou a Rodovia Presidente Dutra. Esclareceu ser importante que esse EIA/RIMA ofereça informações sobre a origem e o destino dos caminhões que trafegarão no Trecho Norte. Acrescentou que a segunda questão dizia respeito ao PE Serra da Cantareira, a maior floresta urbana do mundo. Esclareceu que o Brasil assinou o protocolo para criação da Rede da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo. Esclareceu também que o EIA/RIMA não identifica qual a produção de água e qual o impacto que a criação e o funcionamento do Trecho Norte do Rodoanel causarão na produção da água seja em Paiva Castro, do lado do Município de São Paulo, seja no Reservatório Cantareira. Esclareceu que outra questão dizia respeito à opção por cortes e terraplenagem, portanto, pela construção de superfície. Acrescentou que estudos técnicos realizados tanto no Brasil como no Exterior mostram que através de túneis as matas serão mais bem preservadas, evitando-se o problema de adensamento, porque, como já se comprova com o funcionamento dos outros trechos, o anel viário é vetor de ocupação. Acrescentou que não existe uma forma responsável de se controlar a ocupação humana nesses vetores que são criados pelo Rodoanel. **Luiza Cordeiro**, Vereadora do Município de Arujá, retomou a palavra. Declarou ser muito importante se ter uma avaliação dos impactos que serão causados nos serviços ambientais, principalmente no que diz respeito à moderação térmica. Esclareceu que, quando é suprimida vegetação, a temperatura aumenta em virtude de todos os investimentos de concreto e de ferro que impactam todo o ciclo das águas. Acrescentou que oitenta por cento da umidade, das águas,



se dão no processo de evapotranspiração. E que, esse ciclo for rompido, haverá maior ocorrência de chuvas torrenciais e, portanto, de alagamentos nas partes baixas. Esclareceu que esses aspectos não são colocados, de forma alguma, e que, em nenhum momento, é dimensionado esse impacto decorrente da permeabilidade do solo. Declarou que depositava na Mesa essas preocupações. Declarou também que fosse esquecida a vida romântica, a cidade verde, porque a lógica do mercado traz impactos fortes, porque se preocupa apenas com a questão de investimento de capitais. Acrescentou que não era por acaso que, logo após o período eleitoral, início de festas, quando as Câmaras de Vereadores discutem o orçamento para o próximo ano está marcada a audiência da cidade de Guarulhos. Acrescentou que parece ser proposital, porque, nessa ocasião, haverá eleição de toda a Mesa Diretora da Câmara, que começará às 10 horas. Acrescentou que a Comissão de Meio Ambiente da Câmara solicitou que o presidente oficiasse à Chefia de Gabinete do Governo do Estado, da Secretaria de Estado do Meio Ambiente e do CONSEMA solicitando o adiamento da audiência. Solicitou informações se esse requerimento foi recebido e se foi oferecida alguma resposta e qual o seu teor, porque é muito ruim acontecer um debate no nosso Município do qual os representantes do povo não poderão participar. Declarou também ter percorrido uma pequena extensão do Trecho Sul do Rodoanel, onde o carro trepidou que não foi brincadeira, do que conclui que o serviço de engenharia aí executado é de péssima qualidade. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. **João Anunciato**, Secretário de Planejamento, Meio Ambiente e Habitação de Arujá, inicialmente fez a leitura do seguinte documento: "O Conselho da Cidade do Município de Arujá, que tem por objetivo a gestão democrática e participativa do poder público, juntamente com as associações representativas da sociedade civil, vem, através deste documento — que será protocolado ao término da leitura —, oficializar as demandas em forma de contrapartida por ocasião da intervenção do Rodoanel no trecho em que passará no Município de Arujá. Assim sendo, passaria a relatar, primeiramente, medidas compensatórias propostas. A primeira consiste na construção de uma transposição na Rodovia Presidente Dutra, ligando os bairros afetados pelo traçado do Rodoanel, seja via túnel ou viaduto - cujo atendimento implica a elaboração de estudo por parte dos empreendedores. Acrescentou que tal transposição possibilitará acesso ao centro e aos bairros Jardim Emília, Leika, Joia, Tupi, Cerejeiras, Primavera e Sítio dos Fernandes, os quais são, na verdade, bairros segregados de Arujá, porque, hoje, são cortados pela Rodovia Presidente Dutra. A segunda proposta consiste na abertura de uma estrada paralela ligando o Jardim Joia e Tupi à Avenida Tower, ligação esta que os moradores de Arujá conhecem. Argumentou que tal intervenção facilitará o acesso dos moradores e contribuirá para o desenvolvimento da região, com a abertura de um novo pólo industrial, fator determinante na medida em que gera emprego e contribui para a distribuição da renda. A terceira proposta consiste: 1) na construção de áreas de lazer nos bairros afetados pelo Rodoanel, incluindo ginásio poliesportivo, parques urbanos e praças públicas; 2) apresentar Estudo do Impacto Viário/RIV — para todo o trecho dentro do município, especialmente os bairros já citados; 3) construção de desvio margeando a Rodovia Presidente Dutra, ligando-a ao entrocamento da Avenida Oscar Schiavon com o Rodoanel, a fim de criar alternativas para diminuição do trânsito local e do impacto causado aos moradores daquela região; 3) duplicação e pavimentação da Avenida Mário Covas. A quarta proposta consiste: 1) na apresentação de estudos sobre a Avenida Adília Barbosa Neves, que hoje, utilizada por caminhões de transporte de carga que trafegam pelo local para acessar o pólo industrial, será interrompida; 2) na apresentação de estudos sobre novo acesso para a região, a fim de possibilitar a ligação da Rodovia Presidente Dutra, Estrada dos Vados, Nippon Country Club, sentido São Paulo; 3) na apresentação de estudos sobre o acesso do pólo industrial de Arujá, Takara Belmont, pela Rodovia Presidente Dutra, para quem dirige sentido Rio-São Paulo, tendo em vista que uma agulha de acesso ao Rodoanel será construída no local. A quinta proposta consiste na duplicação da SP-56, Estrada de Santa Isabel-Guarujá-Itaquá, visando desafogar o trânsito pesado na região que se dirige até Arujá para alcançar a Rodovia Presidente Dutra e, assim, possibilitar alternativas de acesso ao Rodoanel. A sexta proposta consiste na construção de ligação da SP-56, na altura do quilômetro 37,4, com a Rodovia



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

Ayrton Senna, Jardim Caiuby, Itaquaquecetuba. visando, também, desafogar o trânsito local e permitir o acesso rápido à Rodovia Ayrton Senna pelos usuários do entorno imediato, evitando-se, assim, que os mesmos se dirijam até Arujá para acessar a Rodovia Presidente Dutra. A sétima proposta consiste na construção de blocos habitacionais com a finalidade de remover as famílias que se encontram em áreas de risco, de proteção de mananciais e de proteção permanente. A oitava proposta consiste: 1) na recuperação e recapeamento asfáltico dos bairros impactados pelo Rodoanel; 2) na aceleração das obras de implantação de saneamento básico na região afetada; 3) no monitoramento eletrônico por câmeras, visando melhorias na segurança pública durante a fase de construção do Rodoanel; 4) na execução, pela DERSA, de todas as obras de acesso; 5) na criação e revitalização dos parques urbanos, visando também melhorar a qualidade de vida da população do município, tendo em vista o desenvolvimento ocasionado pela implantação do Rodoanel; 6) na implantação de viveiros de mudas para o plantio de compensação e capacitação de monitores e coletores de sementes da região, nos moldes do Trecho Sul; 7) na construção do Centro de Referência Ambiental, no Parque Ecológico Jardim Fazenda Rincão; 8) na apresentação de estudo paisagístico ao longo de todo o trecho dentro do Município; 9) no apoio institucional ao Programa de Educação de Arujá — que tem o codinome de Cidade Natureza, que, como já foi dito aqui, forma cidadãos capazes. A nona proposta consiste na implementação das seguintes medidas de mitigação: 1) apresentação de plano de contingência a ser implantando durante a execução da obra; 2) implementar planos que beneficiem os produtores rurais do Jardim Yamamoto, região de Arujá, que serão afetados diretamente por desapropriação - cerca de 500 pessoas -, de modo a permitir que continuem a desenvolver a atividade agrícola no local, uma vez que o município não dispõe de áreas de cultivo, mesmo porque 52% de seu território encontra-se inserido em área de mananciais. Cabe informar que esses pleitos serão registrados, no sentido de que as áreas sejam indenizadas pelo valor total da propriedade, inclusive calculada pela forma de lucros cessantes e não somente pela área desapropriada, tornando-se, assim, um valor justo e suficiente para recomencem suas atividades com o mínimo de dignidade. Julga-se que as indenizações sejam rápidas e justas. Residências, comércios e empresas que serão desapropriados pelo Rodoanel deverão ter o mesmo tratamento anterior. Caso sem afetados escolas, postos de saúde, equipamentos públicos como aqui bem dito, deverão ser reconstruídos antes de sua demolição. Implantação de cortina vegetal e outros mecanismos que minimizem os impactos sonoros, a dispersão de poeiras e a propagação de agentes químicos. Por fim, todos os plantios de recuperação para o cumprimento das compensações ambientais no território do Município e Arujá deverão ser preestabelecidos em comum acordo com a Secretaria de Estado do Planejamento e de Meio Ambiente. Criar mecanismos para manter o nível freático dos imóveis lindeiros que praticam atividades agrícolas. A DERSA deverá criar um canal direto de comunicação para a municipalidade. Passou-se à última da audiência, a das réplicas, oportunidade em que serão dadas respostas às perguntas colocadas ou feitos comentários. Passou-se à etapa das réplicas. Antes de passar a palavra àqueles que se inscreveram, o **Secretário-Executivo** esclareceu que, diferentemente do licenciamento de outros empreendimentos em que se observou estritamente o prazo previsto em norma entre a convocação e a realização da audiência pública, no caso do empreendimento em discussão o tempo transcorrido foi bem maior, uma vez que já no final de outubro as audiências públicas haviam sido convocadas, o que permitiu, obviamente, que o EIA/RIMA ficasse exposto para consulta pública. Esclareceu que o pedido encaminhado pela Procuradora da República, já noticiado ontem, chegou às suas mãos nesse dia, por volta das 11h30 e 12h00. Esclareceu ainda que, diferentemente do que fora afirmado, ela faz uma série de considerações, após o que recomenda ao Conselho Estadual do Meio Ambiente, na pessoa de seu presidente, o Excelentíssimo Secretário de Estado do Meio Ambiente, Pedro Ubiratan Escorel de Azevedo, que uma audiência pública sobre o Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas seja realizada na Zona Norte da cidade de São Paulo e em período posterior ao das festas de final de ano, garantindo-se a participação do IBAMA. Portanto, o que ela recomenda pelo que se lê no documento é que seja realizada mais uma audiência pública, nesse período e nesse local. Acrescentou ainda que, quando estava saindo de São



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

Paulo com destino a essa audiência, recebeu solicitação da Câmara de Vereadores desse Município solicitando fosse transferida a data da audiência de Guarulhos, convocada para o dia 09 de dezembro, e informava que a data dessa audiência, a pedido do Prefeito do Município em ofício dirigido ao Secretário de Estado do Meio Ambiente, já havia sido transferida para o dia 15 de dezembro. **Hermes da Silva**, Assessor de Relações Institucionais da DERSA e representante do órgão nessa audiência, esclareceu, referindo-se a posicionamentos feitos por Cristiane Monteiro, representante do Movimento em Defesa da Dignidade de Mauá, que a obra à qual ela se referiu é a Duplicação da Avenida Jacupês, que, diferentemente do Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, trata-se de uma avenida que atravessa as cidades de Mauá e São Paulo, a qual deu lugar à remoção de número significativo de moradores e a seu reassentamento, e que, evidentemente, nesses casos, um trabalho de assistência social, de atendimento e de negociação é realizado, embora não pudesse assegurar que todos os profissionais tenham agido com igual sensibilidade, embora a DERSA tenha sido sem imparcial e inflexível com relação a esse tipo de atendimento. Argumentou que a destruição que, segundo a conselheira, a duplicação da avenida ocasionou será corrigida, a exemplo do que aconteceu com o Trecho Sul do Rodoanel. Esclareceu que, em relação ao que foi dito pelo manifestante Antonio José de Almeida, representante da União dos Moradores de Arujá em Defesa da Cidadania, a negociação de reassentamento é feita individualmente com cada cidadão ou com cada família, a não ser que estes se façam representar através de procuração. As entidades representam o conjunto da comunidade, mas não em caso desse tipo de negociação, em que com cada família são firmados todos os acordos, inclusive em relação ao aluguel, que é estabelecido de acordo com o valor de mercado. Reiterou que o teor da declaração feita por ele e citada pelo manifestante é que, com a carta de crédito que o morador recebe, ele pode adquirir, comprar, um imóvel em qualquer lugar do Estado de São Paulo, diferentemente do aluguel, pois o imóvel tem de se localizar na região e o aluguel é pago pela DERSA no período de seis meses a um ano ou um ano e meio, até que se viabilize a instalação definitiva da unidade habitacional ou fornecida pela DERSA, padrão CDHU, ou comprada por ele através da carta de crédito. Em relação ao conteúdo da manifestação do Senhor Ayrton Gimenes Gonçalves, representante da Associação dos Moradores dos Jardins Tupi, Jóia, Emília e Laica – Antujel, tem a esclarecer ter sido a DERSA encarregada, responsável pelo Governo de São Paulo para coordenar o processo de licenciamento ambiental do Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, e que, após realizadas as audiências previstas nesse processo e obtida a licença prévia, o Governo do Estado resolveu conceder a uma concessionária, através de licitação, a execução do trecho o trecho Sul do Rodoanel com a contrapartida da execução do trecho, o que está sendo feito pela Agência Reguladora dos Transportes do Estado de São Paulo – ARTESP, empresa coirmã da DERSA. Informou também que não será feita ligação dos bairros lindeiros com o Rodoanel, pois se trata de rodovia classe zero e que, portanto, só se liga com outras rodovias, pois, se fossem permitidas ligações, Rodoanel se transformaria em mais uma avenida da RMSP e não alcançaria o objetivo para o qual ele foi construído, qual seja, o de aliviar o grande tráfego de carga nessa região. Em relação às colocações feitas pelo Engenheiro Gley Rosa, Diretor do Sindicato de Engenheiros do Estado de São Paulo esclarecia que o Município de Itapeverica da Serra é cortado pelo Rodoanel, mas o acesso se dá através da BR-116, que é a Rodovia Régis Bittencourt, precisamente no trevo principal de Itapeverica da Serra. Acrescentou que foi previsto um protocolo de mútua cooperação com os municípios por onde passa o anel viário, e que, tão logo seja concedida a licença prévia, serão constituídos grupos de trabalho com representantes das prefeituras desses Municípios e da DERSA com a finalidade de discutir as medidas de mitigação e sua execução. Informou que serão firmados convênios com os Municípios com o objetivo de que sejam executadas obras imprescindíveis e a recuperação do impacto que eventualmente possa ocorrer nos sete municípios que serão margeados pelo Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano, tal como ocorreu com o Trecho Sul com o qual foram gastos 350 milhões de reais só para dar cumprimento as medidas firmadas através de convênio. Em relação ao teor da manifestação feita pelo Senhor Wilson Ferreira, Vereador do Município de Arujá, precisamente no tocante ao grande



número de empresas que se instalarão na região, comentou que realmente a RMSP se encontra muito congestionada e uma das políticas que o Estado implementa através de obras como essa é motivar as empresas a se instalarem nas regiões periféricas, o que expandirá a economia dessas regiões, ao ampliar a utilização de sua mão de obra. **Ana Maria Iverson**, representante da empresa de consultoria responsável pela elaboração do EIA/RIMA ofereceu os seguintes esclarecimentos: 1) que o projeto do Rodoanel Metropolitano Mário Covas foi modelado para o horizonte de trinta anos, porque se trata de investimento público, e sua faixa de domínio é bastante larga, o que assegura futuras ampliações, que, caso se tornem necessárias, ocorrerão quando o empreendimento tiver exaurido sua capacidade; 2) que surgiu a necessidade de se antecipar o início dos estudos para ampliação do Trecho Oeste, o que é uma excelente notícia porque, contrariamente ao que é dito – de que se trata de erro no planejamento –, mostra os benefícios que esse trecho está produzindo, maiores do que o esperado, uma vez que não atrai apenas o tráfego de passagem, fenômeno este que acontece em todos os trechos; 3) que, em relação à qualidade do ar, ela foi estudada em detalhes, com base em modelagens bastante sofisticadas sobre as condições de dispersão de poluentes e as condições climáticas atuais e para um horizonte que vai de 2014 ou 2024; 4) que, em decorrência da implantação da política pública de mudança do combustível dos automóveis e da mudança da própria frota da RMSão Paulo, o ar, em 2024, será muito melhor do que em 2014; 5) que, utilizando-se também de modelagens sofisticadas se verificou que, caso se retire o tráfego que circula na Marginal e o direcione para áreas mais próximas da Serra da Cantareira, a população de seu entorno e sua vegetação não serão afetadas em decorrência da velocidade constante mantida no traçado, dada a inexistência de semáforos e cruzamentos e de elevações muito altas, das condições de vento, fatores estes que influenciam a dispersão dos poluentes, e essas são as condições reais de rodovias nos Estados Unidos e no Brasil; 6) que, em relação à Reserva da Biosfera do Cinturão Verde do Estado de São Paulo, ela é parte do sistema e, como salientado, ponto central da análise feita pelo EIA que se está examinando, e o Trecho Norte do Rodoanel cruzará sua zona de amortecimento, pois o traçado proposto e recomendado ao sul será implantado em um espaço de preservação, o qual está previsto pelo Plano de Manejo do P.E. da Cantareira, o traçado do Trecho Norte Rodoanel e nele se encontra uma população de milhões de pessoas; 7) que a manutenção da qualidade ambiental dessa região tem de ser compatível com um processo abrangente de discussão e avaliação de uma rodovia na perspectiva de que ela possa contribuir para a preservação da área, porque assim se concretiza a oportunidade de uma intervenção forte na infraestrutura que corrobora com a implementação de políticas de preservação; 8) que o diagnóstico realizado pelo Estudo de Impacto ambiental é discordante do diagnóstico de que a Serra da Cantareira encontra-se em perigo, pois todos os levantamentos e bibliografia nos quais ele se baseou dão conta de que o maciço da Serra da Cantareira encontra-se muito preservado, com uma diversidade, tanto de fauna como de flora, extremamente alta, uma floresta preservada, não tendo sido detectada doença em sua vegetação, o que foi objeto de uma avaliação detalhada. 9) que o Trecho Norte do Rodoanel não promoverá qualquer intervenção no consumo de água nem qualquer alteração no balanço hídrico da região norte da cidade de São Paulo, e que, portanto, não existe a possibilidade de o traçado proposto provocar qualquer alteração no regime hídrico; 10) que agradecia à Prefeitura de Arujá pela análise detalhada que fez do estudo ambiental e a lista detalhada que traz de questões a serem estudadas conjuntamente. **Maria Cristina Greco, representante da Comissão de Meio Ambiente da subseção da OAB-Santana**, comentou que suas referências às declarações da Procuradora da República se basearam em informações oferecidas pela Assessoria de Comunicação da Procuradoria da República, o que não desclassificava suas colocações, e que, se não for concedido o adiamento da audiência a ser realizada em Guarulhos, que sejam realizadas outras audiências para que a população possa manifestar-se, uma vez que algumas pessoas não conseguiram acessar o EIA/RIMA. **O representante do CONSEMA (...)** comentou que a população arujaense foi bastante participativa, que integrava o Conselho Estadual do Meio Ambiente como voluntário, de modo que não representava o Governo nem neste nem em outro fórum, e que cobrará tudo o que está sendo prometido



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

Argumentou que cada conselheiro é independente e que, como Comandante da Polícia Ambiental do Estado de São Paulo, função que exerceu até três meses atrás, se sentia orgulhoso de ver na platéia representantes dessa gloriosa atividade da Polícia Militar, porque, depois de licenciada a obra, eles serão atores principais na questão da fiscalização. **Rodrigo Passos Cunha**, gerente do Setor de Avaliação de Empreendimentos de Transporte da CETESB, declarou que o EIA desse empreendimento se encontrava na fase inicial de análise, que seria feita por uma equipe multidisciplinar que consideraria as manifestações feitas por outros órgãos do sistema. Esclareceu que todas as contribuições serão levadas em conta, pois, apensadas ao processo, serão consideradas pela análise, ao final da qual é emitido um parecer técnico, atestando ou não a viabilidade ambiental do empreendimento. Pontuou que, caso se ateste sua viabilidade ambiental, esse parecer é encaminhado ao CONSEMA e será apreciado e votado em uma de suas reuniões plenárias ordinárias, após o que será emitida a licença prévia. Acrescentou que, concedida tal licença, para que o empreendimento seja instalado e possa funcionar será necessária ainda a concessão de duas licenças, uma de funcionamento e outra de instalação. O **Secretário-Executivo** esclareceu que o pedido de adiamento das próximas audiências será ainda analisado e que qualquer interessado tem o prazo de cinco dias úteis, contados a partir da data da última audiência – que, segundo o cronograma atual, se realizará no dia 16 –, para encaminhar qualquer contribuição ou através do endereço eletrônico consema.sp@ambiente.sp.gov.br ou através dos Correios ou protocolando-a diretamente no setor, a qual será apensada ao processo. Agradeceu a presença de todos e declarou encerrados os trabalhos da audiência. Foram entregues durante a audiência os seguintes documentos, que anexados à ata: 1º) “Manifestação quanto à realização das audiências”, endereçado por Maria Cristina Greco; 2º) Correspondência encaminhada pelo Senhor Sérgio Luiz da Silva, Diretor-Presidente da Associação das Empresas do Centro Industrial de Arujá; 3º) Cópia da Deliberação tomada pelo Conselho da Cidade de Araujá sobre o “Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas” e assinada pelo Secretário Municipal de Planejamento e de Meio Ambiente, João Vani Anunciato. Eu, **Paula Frassinete de Queiroz Siqueira**, Diretora do Núcleo de Documentação e Consulta, lavrei e assino a presente ata.