



Ata da audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas”, de responsabilidade da DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A, realizada no dia 16 de dezembro de 2010, na cidade de São Paulo/SP.

Realizou-se, no dia 16 de dezembro de 2010, às 17 horas, no Auditório da Casa de Portugal, Avenida Liberdade, 602 - Centro - Centro, São Paulo/SP, a audiência pública sobre a **“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 – na pessoa do Excelentíssimo Senhor Eduardo Jorge, Secretário Municipal do Verde e Meio Ambiente de São Paulo –, do Poder Legislativo – na pessoa do Excelentíssimo Sr. Zico Prado, Deputado Estadual por São Paulo –; dos órgãos governamentais – na pessoa do Ilustríssimo Major Benjamin Francisco Neto, da Polícia Militar de São Paulo –; das organizações da sociedade civil – nas pessoas dos Ilustríssimos Senhores Denilson Rabelo, representante da Sociedade Amigos do Bairro Vila Rica; Francisco Fiorentino de Souza Filho, representante da Sociedade Amigos do Bairro Jardim Corisco; Tairton Vieira Santos, representante da Sociedade Amigos do Bairro Jardim Paraná; Rogério Valadares, representante da Paróquia Santo Antônio; Dr. Gil Augusto Tavares, representante dos alunos da Universidade Stanford-USA; Dr. Carlos Eduardo de Castro Souza, representante da Associação Civil Residencial Jardim Itatinga; Izá Vilas Verdes, representante da Associação Beneficente Vilas Verdes; Elisa Puterman, conselheira dos Parques Estaduais Alberto Loeffgren e Cantareira; Lucas dos Santos Barbosa, representante da Associação dos Moradores de Ribeirão Pires; Lourivaldo Figueiredo, representante da Associação dos Comerciantes Informais de Mauá; Lídia Corrêa, representante da Federação das Mulheres Paulistas; Eduardo Santos, representante da Associação dos Moradores do Jardim Vista Alegre em Ação Social, de São Paulo; Bonfiglio Alves Ferreira, representante do Consórcio Intermunicipal do Juqueri; Carlos Bocuhy, conselheiro do CONAMA; e José Ramos de Carvalho, conselheiro do CONSEMA –; das entidades ambientalistas – nas pessoas dos Ilustríssimos Senhores José Soares da Silva, representante do Movimento em Defesa da Vida; Marcelo Ramos, representante do Instituto de Projetos e Pesquisas Sócio-Ambientais, de São Paulo; Carlos de Campos, representante da entidade Ação e Cidadania Planeta 21, de São Paulo; e Paulo Fernandes da Silva, representante da Associação Agentes do Amanhã; enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o 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 indica 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 dêem as 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



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

apresentação, pelo empreendedor ou seu representante, do projeto ou proposta e, em seguida, uma exposição detalhada dos estudos ambientais elaborados sobre ele. Explicou que, imediatamente após, fariam uso da palavra aqueles que representam as organizações da sociedade civil, com direito cada um deles a até cinco minutos, seguidos por 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, se manifestam os representantes de órgãos públicos das esferas federal, estadual e municipal, a seguir, os representantes do CONSEMA e do COMDEMA que se inscreverem, com direito também a cinco minutos cada um. Por fim, acrescentou, falariam os representantes do Poder Executivo, seguidos daqueles que representam o Poder Legislativo, e que o motivo pelo qual os representantes desses dois poderes falam em último lugar é que só assim eles podem manifestar-se acerca das críticas, elogios e sugestões feitas pelos diferentes segmentos da sociedade que antes deles tenham se manifestado. Acrescentou que, só assim, os representantes desses dois Poderes podem opinar ou oferecer esclarecimentos que eventualmente os pontos de vista expostos tenham suscitado. O **Secretário-Executivo** do CONSEMA esclareceu ainda que a Mesa Diretora dos Trabalhos é presidida por ele, por um representante do CONSEMA, eleito entre os conselheiros presentes, no caso o Conselheiro José Ramos de Carvalho, a quem convidou para compor a mesa, e por um representante da CETESB, naquela audiência a bióloga Mayla Matsuzaki, a quem chamou também 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, enquanto **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 ambientalistas cadastradas na Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo. **José Ramos de Carvalho**, conselheiro do CONSEMA e representando nesta audiência as entidades ACEPEUB, APGAM e Sou Verde, enfatizou, em breve exposição acompanhada de eslaides, os impactos decorrentes da emissão de monóxido de carbono uma vez concluído mais esse trecho do Rodoanel Mário Covas, que detalhou com rica exposição de dados técnicos. Relatou que suas reivindicações datavam da edição do Plano Diretor Regional, e destacou a deletéria proximidade entre os núcleos urbanos e o traçado da rodovia. Destacou ainda aspectos lacunosos no EIA-RIMA em discussão, notadamente quanto ao volume de poluentes que será produzido e aos problemas criados pela sobrecarga no tráfego de veículos, em aprovada a obra. Ressaltou as consequências danosas do processo de impermeabilização do sono promovido pelo Rodoanel em diversos locais, a exemplo das intensas e frequentes enchentes que acompanham os bairros de seu entorno, como o Parque Edu Chaves e Vila Galvão, como ainda o aumento de acidentes graves na Marginal Tietê. Colocou ressalvas aos projetos de compensação ambiental levado a efeito nesse contexto, à ampliação do aeroporto de Cumbica e seus impactos sobre a atmosfera na região da Serra da Cantareira, ao vertiginoso aumento da temperatura média nessa mesma região, e que tem por consequência, entre outros, a redução da umidade relativa do ar, e mencionou conversações que vêm sendo promovidas a esse respeito. Alertou para as doenças que surgem em razão da poluição do ar por monóxido de carbono, a respeito do que fez menção a estudo da lavra da Dra. Cristina Grecco, especialista na área, e teceu críticas ao TAC celebrado com a DERSA. Ao final, agradeceu às entidades ambientalistas e à preesidência da Mesa dos Trabalhos pela oportunidade de naquela ocasião se manifestar. **Antônio Manuel de Oliveira** manifestou seu integral apoio às comunidades da Região Norte de São Paulo e às de Guarulhos – Jardim Paraná, Damasceno, Corisco, Vila Rica, Três Cruzes, Jardim dos Cardosos, Siqueira Bueno, Chácara do Cabuçu, Represa do São Jorge, Novo Recreio e Tremembé. Teceu críticas à exploração agrícola da região, imprópria para quaisquer cultivos. Criticou, do ponto de vista metodológico, o traçado da



obra, citando posicionamento do Prof. Dr. Tarcísio Celestino, da Universidade Federal de São Carlos, e propôs fosse alterada a concepção do empreendimento, o que fez enriquecer com exemplos e sugestões. Informou haver protocolado documento sobre o assunto e, ao encerrar, citou conclusão da Avaliação Sistêmica do Milênio, da lavra de Kofi Annan, que oferece um diagnóstico sobre como, nos últimos cinquenta anos, o progresso tem se verificado às custas da degradação ambiental. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. **Denilson Rabelo**, da Sociedade Amigos do Bairro de Vila Rica, em São Paulo, parabenizou a DERSA pelo cuidado na elaboração do EIA-RIMA. Questionou a metodologia utilizada na produção e análise de imagens, que teria levado a conclusões errôneas, particularmente quanto às áreas que supunha o estudo estivessem regularizadas. Alertou para os impactos emergentes da obra sobre a área urbana, como ainda sobre o ambiente rurícola, como a desativação das áreas de produção agrícola, chácaras, pesqueiros, estabelecimentos de atividades ligadas a lazer etc. Alertou ainda para os reflexos sobre a qualidade de vida dos habitantes da região, mormente no plano urbanístico. Referiu encontro com representantes da DERSA em que a empresa teria assumido o compromisso de reajustar o traçado do Rodoanel, de modo a evitar que ele cruze as áreas do Corisco e de Vila Rica, e concluiu a apresentação dos eslaides exibindo fotografias dos sítios destruídos para dar lugar ao empreendimento. **Francisco Florentino de Souza Filho** requereu ao presidente da Mesa dos Trabalhos que aos representantes de cada bairro que desejassem fazer uso da palavra se concedesse o equivalente ao que fora concedido à DERSA para que apresentasse o projeto, e procedeu à leitura de documento que informou havia sido protocolizado junto à Mesa dos Trabalhos, e que alertava para a ameaça que o Rodoanel representava para a biosfera da Serra da Cantareira como para a estabilidade social na região, alertando ainda para os impactos que produziu sobre a paisagem e a qualidade do ar por todo o trajeto já percorrido pelo empreendimento. Queixou-se acerca das lacunas do EIA-RIMA, destacadamente no que tange à previsibilidade dos desdobramentos dos impactos antecipados no estudo, o que exemplificou ao citar a falta de vagas hospitalares em determinados locais que margeiam a rodovia. Pontuou nesse contexto a necessidade de se oferecer infraestrutura hospitalar adequada ao atendimento das vítimas de acidentes de trânsito, e sugeriu que ao invés de se destinar verbas para o Rodoanel se investisse mais eficazmente em educação e saúde. **Tairton Vieira dos Santos**, representante da Sociedade Amigos do Bairro Jardim Paraná, em São Paulo, manifestou sua preocupação com os riscos que a obra traria ao Centro Educacional Unificado existente em seu bairro e que atendia a grande número de pessoas. Comentou que a região não está apta a receber obra de tal magnitude, e questionou quais seriam os instrumentos urbanísticos de que se lançaria mão com vistas ao controle da especulação imobiliária derivada da implantação da rodovia. Questionou, ainda a esse respeito, onde e em que prazo seriam construídas as unidades habitacionais a serem implantadas em substituição às moradias consideradas irregulares. Ponderou acerca da inviabilidade de se suprir a desapropriação com a simples contrapartida da bolsa-aluguel, e protestou relativamente à omissão dos órgãos responsáveis em comunicar à população interessada os dados relacionados ao projeto, mormente no que dizia respeito aos detalhes de traçado do Rodoanel, destacando que o melhor traçado é sempre aquele que não agride em nenhum aspecto a natureza em seu entorno. Ao final, protestou pela realização de um maior número de audiência públicas. **Rogério Valadares**, vigário paroquial da Área Paroquial Santo Antônio, no Parque de Taipas, São Paulo, reiterou o protesto anteriormente registrado no sentido de se evidenciar a ausência de uma regular e adequada comunicação da obra e suas implicações à população diretamente afetada. Evidenciou o paradoxo pelo qual eram poupadas do traçado da rodovia duas pedreiras, fazendo assim com que fosse desapropriado enorme número de moradias. Queixou-se dos prejuízos provocados pelo impacto das explosões para abertura da rodovia, e manifestou sua perplexidade diante da apatia das pessoas diretamente atingidas pelo empreendimento, que pouco ou nada se manifestaram. **Gil Augusto Tavares**, engenheiro e representante dos alunos da Universidade Stanford, nos Estados Unidos, declarou que abordaria a



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

obra do Rodoanel num contexto global, e não restrita à Região Metropolitana de São Paulo. Manifestou sua preocupação com os impactos do empreendimento sobre o aquecimento global, com a descontrolada exploração dos recursos naturais, a respeito de cujo fenômeno citou a China. Destacou a migração urbana como um grande fator de deterioração da qualidade de vida e promotor de danos ao meio ambiente, muitos deles irreversíveis, e alertou para a destruição da fauna, da flora e dos mananciais que obras desse porte provocam. Mencionou, a título exemplificativo, obras similares ao Rodoanel implantadas nas cidades de Madri e Londres, e enfatizou a necessidade de se elaborar um adequado projeto de reassentamento das famílias que tiverem sido expropriadas. Mencionou as medidas que dariam suporte ao empreendimento, notadamente na área de infraestrutura, como a ampliação da malha viária metropolitana, dos aeroportos de Cumbica e Viracopos, a duplicação da Rodovia dos Tamoios e a construção do novo Porto de São Sebastião.

Carlos Eduardo de Castro Souza, representante da Associação Civil Residencial Jardim Itatinga, esclareceu que a entidade que representava tinha por objeto específico zelar pela conservação, manutenção e preservação das áreas e logradouros públicos do empreendimento Residencial Jardim Itatinga, como ainda promover a defesa do meio ambiente local, o que legitimava sua presença naquela audiência. Destacou que o Parque Estadual da Cantareira é uma reserva florestal tombada pelo CONDEPHAAT, que foi reconhecida pela UNESCO como Núcleo de Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, tendo ocasião de ver seu plano de manejo aprovado pelo CONSEMA e sendo ainda protegido por outros diplomas legislativos. Relatou, a esse respeito, que tanto o Jardim Itatinga quanto o Parque Estadual da Serra da Cantareira são igualmente atingidos pelas obras do Rodoanel. Questionou o tratamento nada uniforme destinado às áreas afetadas pelo empreendimento, e de acordo com o qual algumas delas se submeteriam à disciplina estabelecida para a compensação ambiental, porquanto a obra interviria de fato em seu perímetro, enquanto outras seriam por absoluto preservadas dessa intervenção, parecendo mesmo “intocáveis”, e reivindicou fossem as áreas todas tratadas de modo equânime.

Isa Vilas Verdes, representante da Associação Beneficente Vilas Verdes, perquiriu como se daria o remanejamento das vagas escolares para as crianças que habitam as áreas objeto de desapropriação. Protestou contra o descaso da DERSA, que se teria omitido em notificar a população das áreas atingidas acerca dos critérios, dos limites e dos trâmites expropriatórios e suas conseqüências.

Elisa Putterman, conselheira dos Parques Estaduais Alberto Loeffgren e da Serra da Cantareira, repudiou veementemente o que qualificou de violência cometida contra o meio ambiente de São Paulo. Criticou genericamente a omissão do Poder Público, e de modo particular a do Secretário de Estado do Meio Ambiente, rogando se desse ouvidos aos legítimos clamores da população afetada pela obra. Ponderou que o ambientalismo em São Paulo não é levado a sério pelos governantes, e enfatizou com veemência que o que realmente interessava não era o Rodoanel, mas a qualidade de vida das pessoas, o que só se fazia possível conquistar com respeito ao meio ambiente.

José Soares da Silva, do Movimento em Defesa da Vida, do ABC, declarou que seriam falaciosos os argumentos da DERSA, ao pretender dissimular o autêntico significado do Rodoanel com a roupagem de uma “obra social”. Citou posto de saúde na região de São Bernardo, em relação ao qual a DERSA teria assumido a autoria da implantação, mas que de fato seria obra da própria administração municipal. Citou ainda ação civil pública que teria sido proposta contra a DERSA e a Prefeitura de Mauá, referente ao traçado Jacu-Pêssego, sede de inúmeros eventos emblemáticos, e procedeu à leitura de depoimento de morador que, severamente doente, sofria pressões sistemáticas para desocupar sua moradia, sob a ameaça de que a solução dada seria “passar o trator por cima”. Alertou para o suposto descumprimento, pela DERSA, da compensação ambiental conforme determinada, mencionando o documento emitido pela Secretaria do Meio Ambiente, e segundo o qual apenas cabem compensações para beneficiar a manutenção e criação de unidades de conservação, e que, portanto, não haveria como atender a pleitos de pavimentação de ruas que se encontram na área de influência do Rodoanel, o que teria sido acordado entre DERSA e a Prefeitura de Ribeirão Pires. Relatou que a



empresa comprometeu-se a criar um viveiro em Mauá, e uma vez mais descumpriu o avençado. E arrematou que, depois de assinados os acordos que possibilitam se viabilize a implantação da obra, todos os compromissos com a população são ignorados e os moradores da região passam a ser tratados com total descaso. Fez breve referência à audiência pública que seria realizada dias antes em Guarulhos, e que houvera sido suspensa por inadequação do espaço físico e falta de condições mínimas de segurança, e saudou a Polícia Militar presente naquele evento. Advertiu a esse propósito que não pode haver licenciamento se não cumpridas todas as etapas prescritas no rito específico que o rege, sob pena de nulidade, e voltou a citar episódios nos quais a DERSA teria coagido moradores a aceitarem os acordos propostos para abandonar seus lares, a propósito do que anunciou que enviaria tais relatos à Corte Internacional de Justiça, dada sua particular relevância, e exortou empresa, Estado e prefeituras envolvidas a agirem com respeito à dignidade humana. **Lucas dos Santos Barbosa**, representante da Associação dos Moradores de Ribeirão Pires, protestou contra o suposto furor expropriatório da DERSA, e advertiu quanto ao aumento da especulação imobiliária no entorno da obra, em total desrespeito ao meio ambiente local. Citou a condição que ocupa entre outros o conselheiro do CONAMA Carlos Bocuhy, presente naquela audiência, que pouco ou nenhum espaço encontra para se manifestar junto aos grandes veículos de comunicação, e sugeriu fosse contratada uma auditoria internacional para fiscalizar o cumprimento dos compromissos assumidos pelo empreendedor. Ao final, exortou a todos que, congregados em torno dos movimentos sociais, repelissem a proposta de implantação de mais este trecho do Rodoanel. **Lorivaldo Figueiredo**, representante da Associação dos Comerciantes Informais de Mauá, denunciou a inabilidade da DERSA em assumir uma postura socialmente responsável, e relatou caso de idosa de setenta e cinco anos de idade e mãe de dois filhos deficientes mentais, já falecida, e que teria sido enxotada do local em que vivia mediante o pagamento de irrisória indenização, incapaz de manter-lhe o modesto padrão de vida. Argumentou que o Estado teria por primeiro a obrigação de cumprir perfeita e integralmente as leis, o que não ocorria na situação. Ao encerrar sua manifestação, e partindo do pressuposto de que o Rodoanel não se prestaria em última análise a outra coisa senão promover a indústria automotiva, suscitou a questão relativa à rápida saturação desta rodovia, uma vez que seriam despejados por dia cerca de oitocentos veículos apenas na cidade de São Paulo. **Marcelo Ramos**, representante do Instituto de Projetos e Pesquisas Socioambientais, expressou sua perplexidade com relação ao fato de um empreendimento do porte deste que ora se discutia, que previa investimentos de cerca de quinze bilhões de reais, ser debatido por parcela tão pequena da população da RMSP. Opinou que as audiências públicas seriam um instrumento falido no contexto do licenciamento ambiental, e conclamou todos quantos desejassem a unir esforços no sentido de se promover a regulamentação da consulta popular no modelo plebiscitário, prevista constitucionalmente. **Paulo Fernandes da Silva**, representante da Associação Agentes do Amanhã, reivindicou a realização de audiência pública na região de Taipas. Argumentou que o interesse maior envolvido na ampliação do Rodoanel era precisamente propiciar o fomento da arrecadação pública. Destacou a gravidade das denúncias de desrespeito aos direitos humanos em que teria incorrido a DERSA, e reiterou posição anteriormente defendida e segundo a qual o assunto deveria ser encaminhado à jurisdição internacional. Referiu os prejuízos à saúde pública que o empreendimento tem provocado nos habitantes de seu redor, e sugeriu se articulasse mobilização de protesto na Assembléia Legislativa, e que se cobrasse atitude mais empática com os legítimos interesses ambientais de órgãos como IBAMA e CONSEMA. **Lídia Correia**, representante da Federação das Mulheres Paulistas, declarou temer os impactos decorrentes do novo traçado do Rodoanel, que cruza regiões densamente ocupadas, e elencou diversas questões a esse respeito que pedem urgente equacionamento. Reiterou a proposta precedentemente lançada de se realizarem audiências não somente em Taipas como ainda em Brasilândia, e citou o especialista Aziz Ab'Saber, segundo quem o traçado do Rodoanel deveria delinear-se mais ao largo da malha urbana para, de fato, cumprir sua finalidade maior, qual seja a de retirada do tráfego da cidade; citou exemplo da



Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, que segundo sua análise em pouco tempo se tornaria intransitável com a ampliação da rodovia, e sugeriu a duplicação daquela, além do redesenho do traçado do empreendimento. **Eduardo Santos**, representante da Associação dos Moradores do Jardim Vista Alegre, conclamou aos moradores das áreas afetadas que se unissem em defesa de seus interesses, e alertou para a necessidade de melhor se discutir o traçado a ser adotado pelo empreendimento, evitando assim desapropriações que não as estritamente necessárias. **Bonfiglio Alves Pereira**, representante do Consórcio Intermunicipal do Juqueri, narrou que sua região, assim como os municípios do entorno, tem sofrido rápido crescimento nos últimos trinta anos, com todas as conseqüências dele derivadas, em razão do que ponderava fosse a obra avaliada mais detidamente em todos os seus aspectos e implicações. Anunciou que protocolizaria documento junto à Mesa dos Trabalhos, elencando os eixos que gostaria de ver considerados nos estudos e no projeto executivo da obra sob análise. Considerou, à luz da relevância da segurança ambiental no tema em tela, que toda a área ao redor da Serra da Cantareira é geologicamente frágil, e que é pois necessário se crie de adequação da estrutura viária local, o que ilustrou com farta exemplificação. Propugnou pela criação e implementação de um programa responsável de inclusão social e habitacional da população afetada pelo traçado da rodovia. Lançou um desafio aos empreendedores, qual seja a obtenção da certificação ISO 26000, atribuída pela excelência conquistada no tema da responsabilidade social, testemunhando assim que a rodovia é uma obra ordenadora da área metropolitana e não indutora do caos urbano. Passou-se à etapa em que se manifestam os cidadãos que não representam nem entidades civis, nem órgãos públicos, mas falam em nome próprio. **Getúlio Moramoto**, morador do Jardim Paraná, manifestou sua indignação por não haver recebido, ele como inúmeros outros moradores da região, carta-convite informando a realização daquela audiência pública, e cogitou que referida omissão, assim como outras manobras, pudesse ser dolosa, com o intuito de fazer aprovar e implantar o empreendimento a toque de caixa. Qualificou despropositado o argumento segundo o qual o Rodoanel serviria como um cinturão para proteção da Serra da Cantareira contra a ocupação, oferecendo motivos para assim qualificá-lo, e terminou exortando o Poder Público a que cumpra eficazmente suas prerrogativas fiscalizadoras. **Leandro Razera**, morador do Sítio Botuquara, local que será tomado pela rodovia, questionou, a respeito da proximidade da Copa do Mundo de 2014, e tendo em vista que o Rodoanel deveria estar concluído antes do evento, se haveria a possibilidade de a obra não realizar-se. Questionou ainda a seriedade daquela audiência, assim como o desenho da rodovia, que tem seu trajeto impropriamente alterado com curvas que lhe mitigam a velocidade exclusivamente para evitar a travessia sobre duas pedreiras, preservando assim os interesses destes empreendedores, e solicitou maiores esclarecimentos a respeito. **Camile Cardoso Santos**, afirmou existirem prós em contras na questão relativa ao empreendimento. Relatou que sua casa era inundada toda a vez que chovia naquela região, e que a DERSA, desalojando-a dali e pagando-lhe o valor de um aluguel mensal, permitira-lhe hoje estar prestes a obter a escritura definitiva de imóvel próprio. Seu marido e filho, acrescentou, que antes sofriam de problemas respiratórios decorrentes da falta de saneamento básico na região, estavam curados. Ao final, instou a todos uma vez mais que considerassem os aspectos favoráveis e desfavoráveis da obra. **Francisco Gonçalves do Nascimento, Elisa Andrade, Horácio Filgueiras, Leandro da Conceição Rafael, Sônia Maria Franco de Oliveira e Luciene Silva de Oliveira** manifestaram sua indignação com o desvio de trajetória previsto para o Rodoanel e planejado exclusivamente para preservação das pedreiras pelas quais, segundo o traçado natural, ele teria de passar; externaram sua preocupação quanto à interligação da obra com o a Avenida Inajar de Souza e suas conseqüências; discutiram acerca de sua perplexidade quanto a discutir-se apenas o traçado previamente eleito pelos empreendedores, ao invés de se analisar todas os dezoito traçados inicialmente propostos. Questionaram os valores pagos a título de indenização das moradias expropriadas, assim como os destinados ao pagamento de aluguéis; cogitaram onde seriam reassentadas as famílias cujos imóveis foram desapropriados e chamaram a atenção para o



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

enorme impacto que atingirá as áreas objeto de desmatamento. Questionaram ainda até que ponto estariam os empreendedores abertos ao diálogo. **Maria do Socorro Siqueira Lima** desfilou numerosos aspectos positivos que, segundo ela, caracterizariam o empreendimento, com destaque para o modo como se geriu o reassentamento dos moradores. **Alexandre Possuelo** suscitou a questão referente à provável contaminação do lençol freático, bem como à natureza, diversidade dos impactos ambientais produzidos e à verba necessária para sua mitigação. **Edson Dias** ressaltou o caráter meramente homologatório daquela audiência e as dificuldades de negociação com a DERSA. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes dos conselhos ambientais das três esferas. **Carlos Alberto Hailer Bocuhy**, conselheiro do CONAMA, relatou que acompanha a questão em debate há quinze anos, ao mesmo tempo em que foi conselheiro do CONSEMA. Relatou ainda que, durante esse tempo, acumulou grande aprendizado sobre o modo como funciona o sistema de licenciamento público, da forma como ele foi concebido, desde a própria Constituição Brasileira, e da forma como ele se configura hoje para a sociedade. Observou que, quando a sociedade vem a uma audiência pública, ela confia que toda a sua angústia e todas as suas preocupações serão anotadas, o que é expressamente declarado pelo presidente da Mesa dos Trabalhos; que essas preocupações serão levadas ao Sistema de Meio Ambiente, para que tudo seja considerado e cotejado no Estudo de Impacto Ambiental. Ponderou tratar-se teoricamente de um jogo justo, uma promessa que atenderia aos princípios da democracia, mas ressaltou que internamente, no âmbito do próprio Sistema de Meio Ambiente, não era com precisão assim que tudo ocorria. Relatou que o Sistema de Meio Ambiente do Estado de São Paulo foi um dos melhores do País, e que prestou-se de modelo aos demais Estados, mas que, ao longo dos últimos dez anos, por conta das gestões de dois políticos — o primeiro, que esteve à frente da Secretaria entre os anos de 2000 e 2004, e o atual —, desmantelou-se quase integralmente, o que apenas deixou de ocorrer graças à honrosa exceção do professor José Goldenberg, que conseguiu, nesse ínterim, preservar aspectos importantes do Sistema de Meio Ambiente do Estado. Assim, prosseguiu, toda a segurança que hoje a sociedade poderia sentir com relação ao Sistema de Meio Ambiente quanto a sua capacidade de avaliação ambiental, para os ambientalistas que, como ele, contribuíram para a normatização do sistema de licenciamento ambiental no Brasil, reduziu-se tão somente a uma forma de aviltamento da própria idéia de licenciamento ambiental. Ponderou que o que se assistia no processo de licenciamento do Rodoanel era o governo propondo, o mesmo governo licenciando e ainda o governo implementando. Faltaria, portanto, diagnosticou, transparência e participação social, pois que se tratava de um sistema que não funcionaria do ponto de vista da gestão participativa, conforme prevista pela Constituição Brasileira. Questionou qual seria a garantia da sociedade de que todos os procedimentos de participação social seriam de fato eficazes em seu papel no bojo do licenciamento. Comentou, quanto ao processo propriamente dito, que este é encaminhado ao Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental da Secretaria do Meio Ambiente, justamente esse que foi desmantelado ao longo dos últimos anos. Daí porque, esclareceu, o movimento ambientalista das entidades de Ribeirão Preto, de Piracicaba, de Campinas, de São Paulo, do Vale do Paraíba e da Baixada Santista renunciou à participação no Sistema de Meio Ambiente desde outubro de 2009. Ele retirou-se, esclareceu ainda, reivindicando ao Governador do Estado que reconstruísse o Sistema de Meio Ambiente em São Paulo. Narrou que, entretanto, a resposta do governo foi absolutamente falaciosa, pois dissimulava que tudo era conforme devia ser, que o sistema estava passando por um processo de modernização, e que, para isso, ele precisaria ser desmontado da forma como ele se estruturava. Ocorre, concluiu, que o Governo teria “se esquecido” de recompor o Sistema, esquecimento este que deixou por herança um processo extremamente frágil de avaliação do impacto ambiental. Pontuou que, por outro lado, o sistema de participação por excelência, que é o Conselho Estadual do Meio Ambiente, demonstrou mais e mais debilidades no seu próprio regimento interno. A esse respeito, exemplificou citando a dificuldade que hoje se verifica para o simples deferimento de pedido de vistas de um processo a um



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

conselheiro. Esclareceu a respeito que, anteriormente, o conselheiro pedia vistas de um processo e, deste modo, retirava-o de pauta para se manifestar, enquanto hoje o pedido tem antes que ser votado por um conselho em cuja composição cinquenta por cento de seus membros pertencem ao Governo. Daí porque, opinou, os mecanismos à disposição da sociedade teriam se tornado inúteis no atual processo. Argumentou que por essa razão o grupo a que pertencia havia se afastado do Sistema, e que, naquele momento, teria decidido pela judicialização das questões que relatara, haja vista os sinais de inépcia do modelo adotado e o fato de não serem seus porta-vozes dignos da confiança da sociedade. Relatou, ainda a esse respeito, que teriam restado provados os casos em que o Sistema havia falhado, colocando o Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental como réu nos respectivos processos. Mencionou os casos de Alphaville e de Granja Vianna, onde o conselheiro estaria sendo processado judicialmente por defender áreas desmatadas, e alertou a comunidade acerca da grande importância de um comparecimento massivo às audiências públicas e de uma efetiva participação nas mesmas, e concluiu enfatizando que ainda mais importante que tudo isso era ter-se uma real de segurança quanto à lisura do processo de licenciamento, a qual naquelas circunstâncias era oferecida apenas pelo recurso à via judicial. Preliminarmente à etapa seguinte, qual seja aquela em que é dada ocasião às respostas e esclarecimentos dos empreendedores às questões levantadas no curso da audiência, foi dada a palavra ao Excelentíssimo Sr. **Eduardo Jorge**, Secretário do Verde e Meio Ambiente do Município de São Paulo, que, representando a municipalidade, se pronunciou como a seguir faço constar. Registrou inicialmente sua satisfação em poder participar de um processo conduzido pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente, no caso um licenciamento estadual. Esclareceu que, no âmbito da competência do Estado, o licenciamento de obras como o Rodoanel, que envolvia diversos municípios, contava necessariamente com a colaboração de todas as prefeituras de algum modo envolvidas, no caso do trecho em estudo Arujá, Guarulhos e São Paulo, que no momento apropriado seriam convocadas a se manifestar opinando quer favoravelmente, quer não, acerca das questões que mais de perto lhes dizem respeito. Enfatizou a importância daquele evento, e de um modo geral do papel das audiências públicas nos processos de licenciamento ambiental. Declarou haver acompanhado as audiências públicas que discutiram o Rodoanel em seu trecho Sul, desde o ano de 2005, e que formou comissão integrada por técnicos da Secretaria, engenheiros e estudantes, entre outros, destinada a promover o aperfeiçoamento da obra a partir das contribuições que lhe eram ofertadas, e declarou garantir que, na área correspondente à cidade de São Paulo, o Conselho Estadual do Meio Ambiente foi atento a todas as suas reivindicações, possibilitando assim fosse garantida a segurança ambiental, a segurança social e a segurança econômica do empreendimento. Pontuou que o posicionamento da Prefeitura era sempre o de se evitar que a questão da proteção aos interesses econômicos sobrepujasse o imperativo de proteção aos interesses sociais, no que novamente encontrou eco junto ao Conselho Estadual do Meio Ambiente. Declarou que a Prefeitura sempre se posicionou contrária à ampliação dos acessos à rodovia, o que levaria à expansão da fixação de moradias em áreas frágeis e em APPs. Manifestou-se, ao encerrar seu discurso, confiante no Sistema de Meio Ambiente do Brasil, consolidado, segundo ele, pelo avanço democrático. Passou-se à etapa em que tem lugar as réplicas e são prestados esclarecimentos pelos empreendedores. **Hermes da Silva**, assessor de relações institucionais da DERSA-Desenvolvimento Rodoviário S.A., informou, no que tange às famílias que serão expropriadas, que somente a partir de março ou abril deste ano, com a concessão da licença prévia, é que serão tomadas as primeiras iniciativas no sentido de se discutir com os interessados e a partir da mediação de equipes de assistentes sociais, as possíveis alternativas de realocação. Informou que serão feitas análises caso a caso das desapropriações, e que o processo será o tempo todo marcado por agudo senso humanitário. Num primeiro momento, asseverou, as famílias receberão auxílio mensal correspondente ao valor do aluguel do imóvel, conforme apurado junto às imobiliárias da região. Essa condição, segundo informou marcada pela provisoriedade, poderá perpetuar-se de seis meses a um ano e meio, aproximadamente. Informou



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

ainda que algumas famílias da região da Avenida Jacu-Pêssego já haviam recebido sua carta de crédito, cujo valor oscilará grosso modo na faixa entre oitenta e cento e vinte mil reais, segundo o valor de mercado, e detalhou os trâmites do procedimento de apuração desses valores, que inclui a avaliação do imóvel, operada por meio de peritagem, e à qual se segue amplo processo de negociação com o interessado. Sobre a questão dos investimentos realizados no transporte ferroviário, relatou que o Governo do Estado não é omissivo quanto a eles, que existem e são de fato significativos, mas que não era possível estabelecer esse comparativo entre rodovia e ferrovia, uma vez que cada modalidade de transporte tinha sua finalidade específica. Foi então esclarecido pela gerência de meio ambiente da DERSA que seria redesenhado o traçado do empreendimento, de modo a preservar o Birro Vila Rica e determinada escola, situada no Jardim Corisco. **Ana Maria Iversson**, representante da empresa da Consórcio JGP-Primer, relatou haver participado de encontro com o Conselho Gestor do Parque Cantareira, ocasião em que se elucidou erro verificado nas informações relativas ao mapeamento conforme constantes do EIA-RIMA. Informou que, além das duzentas e quatro moradias que, conforme o estudo, serão afetadas, outras vinte provavelmente também o serão. Ofereceu didático detalhamento do procedimento licenciatório naquela fase do projeto, qual seja a da consulta pública, ressaltando que referida etapa ensejava o mais amplo processo de discussão do empreendimento, inclusive nos aspectos relacionados aos diversos possíveis traçados. Desmentiu informações que davam conta de que vinte mil seriam as famílias afetadas pelo empreendimento. Esclareceu que o EIA não confirma diagnóstico divulgado acerca das ilhas de calor, e aprofundou as informações a respeito. Repeliu as ilações proferidas no sentido de que teria havido erro metodológico na definição do traçado, e observou que a otimização desse traçado pertence a fase posterior do projeto, e não àquele momento, em que o que se discutia era a aprovação do desenho preferencial. Esclareceu ainda que os túneis que passam pelo maciço da Cantareira não afetariam o lençol freático, sendo nula, ainda segundo os estudos realizados, a possibilidade de se afetar os lagos do Horto Florestal. Pontuou que obras desse porte tem como pressuposto, entre outros, evitar interferências diretas sobre as atividades econômicas desenvolvidas na área sob sua influência, possibilitando não haja interrupção das atividades produtivas locais. **Antonio Manuel de Oliveira**, após confessar-se perplexo com o que observava naquela audiência, e que o levava a crer tivesse o evento o caráter meramente formal, criticou diversos aspectos do empreendimento: a inexistência de um adequado plano de trabalho e de um termo de referência para as pesquisas a serem feitas; a falta de definição de um apropriado mecanismo de participação popular nas discussões, bem como a prodigiosa celeridade do processo de licenciamento conforme vigente; a desconsideração da diversidade de impactos que terá a obra, entre outros. Citando o conselheiro Carlos Bocuhy, ressaltou que talvez restasse de fato apenas a alternativa de judicialização da demanda. Solidarizou-se com a comunidade afetada pelas obras do Rodoanel, e mostrou-se ressentido da ausência de uma percepção mais sensível, por parte dos empreendedores, da problemática envolvendo as famílias expropriadas. Enfatizou que o empreendimento opõe-se ao que preceitua na serra ambiental diploma da UNESCO; que os acessos à rodovia já existiam; que o traçado, especialmente com relação aos túneis, não obedecera aos melhores critérios técnicos; que apenas o transporte individual era privilegiado com a obra. E encerrou sua participação chamando a atenção para a necessidade de se atentar à particularidades da região da Serra da Cantareira e do trecho norte do Rodoanel como um todo, cuja condição singular requer abordagem diversa da que se procedeu nos trechos leste e oeste da rodovia. **Gilberto de Andrade Freitas**, conselheiro do CONSEMA, afirmou inverídicas as colocações que teria feito o conselheiro do CONAMA Carlos Bocuhy, e segundo as quais o movimento ambientalista teria se retirado do Cadastro de Entidades Ambientais do Estado de São Paulo-CADEA. **Mayla Matsuzaki**, bióloga da CETESB, relatou que todas as contribuições colhidas naquela audiência seriam cuidadosamente analisadas pelas equipes técnicas da CETESB, e que essa análise detida não permitia se antecipasse já naquele momento a ocasião em que será expedida a licença prévia. Esclareceu que aquela etapa ensejava a



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

requisição de informações complementares, necessárias à determinação, segundo os parâmetros legais, da forma como deverá ser realizada a compensação ambiental. Considerado viável o empreendimento e emitida a licença prévia, arrematou, as condicionantes estabelecidas no documento deverão necessariamente ser atendidas quando da próxima fase do empreendimento. Depois de declarar vencidas as fases da audiência, o **Secretário-Executivo** informou que as pessoas que ainda desejassem concorrer para o aperfeiçoamento do projeto poderiam enviar sua contribuição no prazo de cinco dias úteis, contados a partir da data de realização da audiência pública, protocolando-a diretamente na Secretaria Executiva, enviando-a através dos Correios ou pelo endereço eletrônico consema.sp@ambiente.sp.gov.br. E como nada mais foi tratado, deram-se por encerrados os trabalhos daquela audiência. Eu, **Gerson Cotrim Filiberto**, Executivo Público lotado no Núcleo de Documentação e Consulta do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.