



FL. Nº  
Anexo – notas taquigráficas  
Proc. nº  
CMSP – NOME DA CPI  
Nome - RF

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR**  
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO  
AMBIENTE

**PRESIDENTE: PAULO FRANGE**

**TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA**

**TEMA: TRECHO NORTE RODOANEL**

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 27 de maio de 2011

**OBSERVAÇÕES:**

- Notas taquigráficas sem revisão
- Lista de participantes não fornecida
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens
- Documento lido a ser encaixado pela Secretaria da Comissão

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Damos início à décima audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, com a presença dos Vereadores Chico Macena, Jamil Murad e Paulo Frange.

Esta sessão está sendo transmitida pelo portal da Câmara: [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br), *link* Auditórios On-line.

O tema desta audiência pública é o trecho do Rodoanel Norte. Para debater a matéria, convidamos o Sr. Secretário Municipal do Verde e Meio Ambiente Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho; o Sr. Hermes da Silva, Gerente de Relações Institucionais da Dersa; o Dr. Maurício Antonio Ribeiro Lopes, Promotor de Justiça de Habitação e Urbanismo da Capital; Dr. José Luiz Rizzo e Dr. Marcelo Barbosa, Engenheiros da Dersa; Deputado Beto Tricoli, Presidente da Comissão Estadual do Meio Ambiente, e Professor Osvaldo Alfredo Rovetto, Assessor Especial da Presidência.

Neste momento, apresento a todos o cronograma das audiências públicas sobre impactos econômicos e ambientais do Rodoanel Trecho Norte.

Dia 4 de junho, na Escola Municipal Hélio Franco, Jardim Corisco/Vila Rica, às 11h. Dia 4 de junho, no Jardim Pedra Branca, Tremembé, às 15h; a Sra. Cristina Navarro ligará para dar informações. Dia 11 de junho, no Jardim Paraná, na quadra do clube do Jardim Vista Alegre, às 10h. Dia 11 de junho, na Parada de Taipas. Dia 18 de junho, no Jardim Peri, na Av. Inajar de Souza, comunidade Ladeira Rosa. Dia 18 de junho, na região Brasilândia, na Igreja de Zinco, na Vila Penteado, às 15h.

Tentaremos dar o máximo de objetividade possível a este trabalho a fim de que tenhamos uma reunião profícua e que saíamos daqui com algumas respostas que gostaríamos de obter desta audiência pública, com a maior participação possível das pessoas.

Vamos inicialmente ouvir a Dersa. Na verdade, queremos ouvi-la primeiro. Quem fará a apresentação é o Sr. Hermes da Silva, Gerente de Relações Institucionais da Dersa.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Primeiramente, bom dia a todos. Cumprimento o

Vereador Paulo Frange, Presidente desta Mesa; o Vereador Chico Macena; o Deputado Estadual Beto Tricoli e o Digníssimo Secretário Eduardo Jorge. Agradeço também a companhia e o apoio do meu colega engenheiro Marcelo, Gerente de Meio Ambiente da Dersa, responsável pela condução do licenciamento ambiental; do engenheiro Rizzo, da área de projetos da Dersa; e da Dra. Elisângela, do jurídico da Dersa, que irá comandar e conduzir as desapropriações do empreendimento. Também estão presentes os representantes do Consórcio JGP/Prime Engenharia, que nos auxiliou na elaboração do relatório e dos estudos de impacto ambiental, o EIA-Rima: Ana Maria Iverson e Carlos Henrique Aranha; e as nossas colegas Bruna e Carol, que nos prestam auxílio hoje.

É uma satisfação para a Dersa participar desta audiência pública com o intuito de trazer às senhoras e aos senhores todas as informações pertinentes e necessárias com vistas à implantação do Rodoanel Trecho Norte, o último elo do grande Rodoanel metropolitano de São Paulo.

Trouxemos uma apresentação para mostrar a vocês, em tela, alguns detalhes desse importante empreendimento.

O Rodoanel é um empreendimento idealizado pelo Governo do Estado de São Paulo, mas com apoio muito forte do Governo Federal. No caso do Trecho Norte, teremos também o apoio financeiro do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID. Esses três entes formam a engenharia financeira para se viabilizar esse empreendimento, que é o último elo do Rodoanel.

No âmbito da história da arquitetura rodoviária, da engenharia rodoviária de São Paulo, vem sendo feita há pelo menos 30 anos a discussão sobre a necessidade de uma via perimetral urbana à região metropolitana de São Paulo como forma de se aliviar sua malha rodoviária interna. A capital de São Paulo e a região metropolitana são banhadas por 10 grandes rodovias perpendiculares. Dessas, 8 são rodovias interestaduais e 2, estaduais, pelas quais vem todo um contingente do interior do Estado e de outros Estados, que cai na malha

metropolitana de São Paulo. Com isso, passamos a ter uma grande dificuldade na transposição de São Paulo, com grandes carretas, grandes caminhões que circulam por São Paulo advindos do Norte para o Sul, do Sul para o Norte, do Leste para o Oeste, e que atravancam todo o trânsito das nossas vias internas da região metropolitana, principalmente as Marginais Pinheiros e Tietê.

Então o rodoanel tem como premissa fazer com que essa transposição da Região metropolitana seja feita perimetralmente, através do rodoanel. A importância da implantação e da conclusão desse empreendimento é fundamental e vital para toda população da região metropolitana, para trazer melhor qualidade de vida.

O rodoanel foi concebido através de um estudo de impacto ambiental de avaliação estratégica, feito em 92, em que foram definidos os critérios para o licenciamento ambiental por trechos. Então o rodoanel foi dividido em quatro trechos, o primeiro foi o oeste, que já está em funcionamento há um bom tempo; o trecho sul, inaugurado em 2010; o trecho leste já em início de implantação, que será executado pela iniciativa privada, concessão feita pelo Governo do Estado e o trecho norte, que iremos abordar aqui, está em fase de licenciamento ambiental e discussão com a sociedade para sua implementação, com isso fechando todo o arcabouço do rodoanel, que terá quanto totalmente pronto 157 quilômetros de extensão.

Evidentemente, este empreendimento é de grande porte, senão o maior da América hoje em andamento. Traz no bojo de sua execução um incômodo muito grande pelas regiões por onde passa, porque uma pequena reforma em nossa casa traz incômodo, imaginem um empreendimento desse porte, mas a Dersa tem um corpo técnico bastante experiente, inclusive, a experiência da execução do trecho oeste e do trecho sul nos permite hoje, com certeza, assegurar a todos os senhores que faremos o trecho norte com muito mais agilidade e eficiência em relação aos demais, porque vamos aprendendo com as coisas que vamos fazendo.

Então a Dersa, hoje, tem uma importante experiência nessa área, além de ter

também experiência na construção das principais rodovias do Estado de São Paulo, como a Imigrantes, remodelação da Anchieta, Trabalhadores, hoje Airton Sena, Rodovia Dom Pedro, Ponte do Mar Pequeno, enfim, a Dersa tem um arcabouço de empreendimentos e obras realizadas, que nos permitem com tranquilidade encarar esse desafio de fazermos também o trecho norte.

Claro que queremos discutir – estamos aqui para isso - amplamente com a comunidade, com a sociedade, todas as interfaces desse empreendimento, para que possamos não cometer erros, e se cometermos que seja o mínimo possível. Então é muito importante que ouçamos a sociedade, até porque esse empreendimento está saindo em função da necessidade que a sociedade tem de organizar essa malha viária de transportes da região metropolitana de São Paulo.

- O Sr. Hermes da Silva passa a referir-se às imagens na tela de projeção.

Pois bem, aí temos uma foto do rodoanel sul. Vou fazer uma apresentação mais geral, depois se tiverem algumas perguntas e pontos específicos de interesse de alguns segmentos da sociedade, estamos com pessoas gabaritadas para responder, como o pessoal da área de projeto e meio ambiente, que poderão assumir o microfone para responder.

Essa é uma foto do Rodoanel Sul, passando por uma das franjas da Represa Billings. (Pausa) A tecnologia é muito boa, mas quando dá um problema ela nos deixa na mão.

A Dersa ontem fez aniversário, completou 42 anos de existência. É uma empresa estatal, do Governo do Estado, de economia mista e foi criada para operar e fazer rodovias. Então há 42 anos nós estamos no mercado trabalhando com as principais rodovias que hoje tem em São Paulo. (Pausa)

Bom, enquanto eles tentam resolver o problema, vamos abordando alguns pontos específicos desse importante empreendimento. Vou falar um pouco mais do que acho que é a maior preocupação da maioria das pessoas – temos sentido isso nas nossas reuniões. A maior preocupação hoje se dá em dois extremos: quanto aos impactos ambientais, quanto às

questões ambientais do empreendimento; e as questões eminentemente sociais. Evidentemente que o pessoal da área técnica quer saber quais são os métodos construtivos do projeto, mas o interesse maior se dá nessas duas áreas. Inicialmente vou falar um pouco mais sobre a questão social do empreendimento.

A Dersa tem como medida... Onde o empreendimento vai passar serão necessários - e isso é impossível evitar que aconteça... Apesar de que os estudos ambientais, o EIA-RIMA, procuraram levar em consideração o impacto nas comunidades, tentando evitar ao máximo impacto em comunidades desviando o traçado, não dá para desviar, então algumas comunidades serão afetadas pelo empreendimento.

A Dersa tem um método de trabalhar nessa área, que é em duas frentes. A primeira frente é para aqueles imóveis irregulares, imóveis escriturados, imóveis registrados, imóveis que são tratados pela legislação do Código Civil, que são as desapropriações. A desapropriação é feita através de um preliminar levantamento topográfico, levantamento de campo, levantamento cadastral junto às prefeituras. Depois é feita uma avaliação da propriedade, do imóvel e, após a avaliação, o proprietário é chamado por uma equipe de advogados do departamento de desapropriação da Dersa e inicia-se, a partir daí, uma negociação com esse proprietário para a sua indenização. Chegando a um entendimento, a um acordo com a Dersa, ele será indenizado e a Dersa então... (Pausa)

Então vamos lá. Lá na frente vai ter uma tela e eu vou explicar melhor, em detalhes, esse assunto que eu já estava adiantando para os senhores.

Aí está uma tela que é do Rodoanel. Primeiramente havia em São Paulo os eixos viários, que basicamente se davam no eixo Norte-Sul, que são essas avenidas que os senhores estão vendo aí, e o eixo Leste-Oeste. Esse era o viário que fazia as ligações dentro da Região Metropolitana. Depois nós tivemos um pequeno anel central, em 1930 já implantado, com a Avenida Mercúrio, Glicério, Jaceguai e Duque de Caxias.

Próxima. Depois, em 1965, um minianel central em São Paulo já englobando a

Avenida do Estado, a Ricardo Jafet, a Sena Madureira, a Avenida Brasil e Sumaré. Depois, em 1970, o minianel viário em que foram incorporadas as marginais Tietê e Pinheiros, a Bandeirantes e a Salim Farah Maluf. Depois, em 1986, o anel viário metropolitano, já com algumas vias fora da Capital, envolvendo outros municípios. Depois, em 1990, o Rodoanel. Foi a primeira decisão de se iniciar o Rodoanel pelo trecho Leste, e aí está uma perspectiva do Rodoanel como um todo.

Próxima. Nos estudos de transporte do Estado de São Paulo, no chamado PDDT, Programa de Desenvolvimento do Transporte do Estado de São Paulo, chegou-se à definição de 50% da carga atual do Estado de São Paulo entra ou sai, ou seja, circula dentro dessa macrometrópole que vocês estão vendo ali. Macrometrópole para nós é a Região Metropolitana de São Paulo, com 39 municípios, a região da Baixada Santista, com sete municípios, e a região de Campinas, com 19 municípios, ainda englobando a grande região de Sorocaba e São José dos Campos. Nessa macrometrópole circula o produto interno bruto de produção, de circulação de cargas da região, do Estado de São Paulo – 50% passa por essa região.

Próxima. Os investimentos viários do Governo do Estado e seus parceiros em vias, em rodovias, para 2014, estão avaliados em 26,121 bilhões de reais; para trilhos – Metrô, CPTM, Ferroanel, 49 bilhões. Isso é uma demanda, para até 2014, de investimentos do Governo do Estado em parceria, em alguns empreendimentos, com o Governo Federal. Ali é uma expansão da malha.

Esse é o Rodoanel, o Programa de Desenvolvimento Viário Metropolitano, uma parceria entre a Prefeitura de São Paulo e o Governo do Estado em que se levou em consideração fazer investimentos em algumas avenidas de São Paulo para ter uma melhor mobilidade urbana. Foi o caso da remodelação da Marginal Tietê feita pela Dersa, já em fase final, só está faltando a ponte estaiada. A Prefeitura está em vias de iniciar a Roberto Marinho e depois a Avenida Bandeirantes e nós fizemos o fechamento, a interligação da Jacu-Pêssego Norte, que foi ligada à Ayrton Senna e agora está ligada até Mauá, na Avenida Papa João

XXIII, que hoje é um apêndice – vamos dizer assim – do Rodoanel Leste, para a região Leste de São Paulo.

No Plano Diretor de Desenvolvimento foram definidas diretrizes e políticas de transporte nas suas diversas intermodalidades. Também foram feitas avaliações das demandas das intervenções necessárias a serem executadas para que possamos ter uma melhor condição de vida no futuro. O terceiro item no Estado de São Paulo são as cargas, origem e destino, que já mostrei para vocês na tela anterior. Também os estudos mostraram que o Rodoanel, depois de totalmente completo, vai propiciar uma redução de 6,2% na emissão de CO<sup>2</sup> e de 8,3% na emissão de hidrocarbonetos. São dados que estão na avaliação ambiental estratégica e também nos estudos ambientais do Rodoanel.

A Região Metropolitana é realmente um gargalo para essa grande circulação de cargas que vão para o porto de Santos ou de cargas que fazem o trajeto Norte-Sul, Sul-Norte e que passam pela Região Metropolitana de São Paulo. O Rodoanel é de fundamental importância, mas também fundamental é a implantação do Rodoanel que está em estudo pelo Governo Federal.

Saúdo o Vereador Tião Farias.

Aí, como vocês podem ver, é o Rodoanel já na sua concepção e o gargalo de transposição ferroviária da Região Metropolitana, que é necessário prover as intermodalidades com o Ferroanel e os centros logísticos. Essas bolas que vocês estão vendo são os projetos para centros logísticos integrados a serem implantados para permitir melhor fluidez das cargas na Região Metropolitana de São Paulo.

Aí uma tela que mostra também o estudo de carregamento do Rodoanel para o horizonte de 2014, nos seus diversos trechos. Então, esses números que vocês estão vendo dentro dos boxes são o número de VDM - Volume Diário Médio, circulação de veículos, dentro do Rodoanel para um horizonte de 2014. Quando se olha essa tela, é muito comum as pessoas falarem: "Diante dessa tela, já mostra que o Rodoanel está extremamente atrasado".

E está mesmo. O Rodoanel já era para estar totalmente completo há pelo menos dez anos. Ele está atrasado, no mínimo, dez anos. Então, esses números vão estar defasados em 2014, quando o Rodoanel estiver totalmente pronto.

O Rodoanel é uma Rodovia Classe 0. Portanto, ela tem um elevado padrão técnico de concepção, com faixas de velocidades diretrizes de 100km a 120km até, três a quatro faixas por sentido. Essa é uma foto do Rodoanel, da passagem sobre a Represa do Guarapiranga, na região Sul de São Paulo. Billings para o Billings pequena, não é? Peço desculpas. Total de extensão dele, depois de pronto: 175,3km.

Também, tudo foto do Sul.

Ela é perimetral à Região Metropolitana de São Paulo. A concepção do Rodoanel é fazer com que ele ficasse o mais próximo à faixa perimetral da Região Metropolitana para intermediar as dez rodovias radiais de acessos à Região Metropolitana de São Paulo.

Acessos controlados. Os acessos do Rodoanel foram definidos na Avaliação Ambiental Estratégica. Portanto, não é a Dersa que decide onde vai ser feito trevo do Rodoanel. As intersecções foram aprovadas ambientalmente lá atrás. Qualquer intersecção nova do Rodoanel tem de passar por EIA-Rima específico. Então, tem de haver a aprovação do Meio Ambiente e ele é só nas intersecções com as rodovias, salvo algumas exceções que foram definidas na Avaliação Ambiental Estratégica.

É uma rodovia de alta capacidade de tráfego. Essa é a ponte grande sobre a Represa Billings. Vocês podem ver a quantidade de carretas que passam. Normalmente esses caminhões vêm do Sul para o Norte ou do Norte para o Sul e sequer param em São Paulo para tomar um cafezinho. Passam, causam um grande congestionamento nas nossas marginais e não contribuem, evidentemente, para a economia do Estado. E são cargas de passagem pela nossa Região Metropolitana e estão dentro daquele lote de 50% que eu lhes mostrei anteriormente.

Situa-se aí no limite da mancha urbana. Então, o Rodoanel também tem como visão

a implantação, no limite máximo da mancha urbana da Região Metropolitana, para que ele sirva também como um cinturão, vamos dizer assim, dessa mancha urbana.

E possui, no seu caráter de implantação, a sustentabilidade socioambiental. A Dersa hoje trabalha com essa premissa máxima de executar as suas rodovias, as suas obras, levando-se em consideração a questão da sustentabilidade ambiental.

Esta é uma foto ali também da zona Sul de São Paulo onde o Rodoanel já implantado na grande vegetação aí de Mata Atlântica.

Aí está uma tela que mostra o Rodoanel completo, com as suas intersecções.

O trecho Norte.

O trecho Oeste já pronto, que vem da Raimundo Pereira de Magalhães até a Regis Bittencourt, que tem trevo com a Bandeirantes, Anhanguera, Castello Branco, Raposo Tavares e uma intersecção na Padroeira, ali em Carapicuíba; o Sul, que sai da Regis Bittencourt, tem uma interligação com a Imigrantes, a Via Anchieta e a Papa João XXIII, em Mauá, que está interligada aqui com a Jacu-Pêssego.

O trecho Leste, que vai ter uma intersecção na SP 66, ali em Suzano e Poá, na rodovia Ayrton Senna e na Dutra; e o trecho Norte, que está ainda em discussão ambiental, previsão de intersecção aqui com a Dutra, com acesso ao aeroporto, Rodovia Fernão Dias e Raimundo Pereira de Magalhães. A Inajar de Souza ainda está em concepção.

O Rodoanel Leste, que tem 32 km, entrou em operação em 2002 - todo mundo já conhece, já passou por lá.

O trecho Sul tem 57km, 4km de interligação com a Papa João XXIII, entrou em operação em 2010.

O trecho Oeste e o trecho Sul já estão concessionados, estão sob a operação da iniciativa privada.

O trecho Leste vai ter uma extensão, depois de pronto, de 43km, licença prévia obtida pela Dersa. Nós fizemos o licenciamento e projeto básico do trecho Leste, em

05/04/2010, e a implantação do trecho Leste foi uma contrapartida da concessão do trecho Sul e ele vai ser executado pela SPMar, com a supervisão da Artesp, que é a concessionária de rodovias de São Paulo e a operação prevista também para 2014.

O Rodoanel trecho Norte terá, então, 44km de extensão para o traçado que está proposto aí, com 4km de acesso ao aeroporto; previsão de licença prévia agora para o meio do ano, junho - isso é uma previsão, está em discussão na Secretaria do Meio Ambiente, nos demais órgãos, Ibama; e a previsão de licença de instalação para novembro de 2011.

Aí é um cronograma das nossas atividades do Rodoanel, com a previsão de operação do Rodoanel para 2014. Então, a previsão é iniciarmos as obras ainda este ano e operá-lo a partir já do final de 2014.

Nas próximas telas são detalhes técnicos, vou passar rapidamente. Depois, se houver perguntas, voltaremos às telas para poder responder.

Aí são as características técnicas de rampa, velocidade, enfim, que já lhes falei um pouco disso.

Aí estão as diversas diretrizes que foram estudadas nos estudos ambientais. Depois, como temos o pessoal ambiental presente, poderá ser respondido sobre isso e esclarecer melhor o detalhamento desses estudos e dessas alternativas de diretrizes.

Essa é a alternativa selecionada, ou seja, após todos aqueles estudos, optamos por selecionar uma alternativa que era a mais viável, nos seus vários aspectos. Então, ela começa lá na Dutra, em Arujá; depois, passa pelo Município de Guarulhos e aqui na zona Norte do Município de São Paulo.

Aqui são dados também técnicos, de faixa por sentido, extensão e tal. Depois, poderemos voltar para dar dados de terraplanagem. Enfim, há todos esses dados para que sejam informados, principalmente às pessoas técnicas.

Aí são algumas fotos que mostram, por meio de um voo aéreo específico que foi feito para a realização das imagens de levantamento do terreno para a alternativa traçada.

E aí para que pudéssemos montar as plantas que balizaram esse estudo de alternativa.

Está passando lá, como vocês podem ver, essa região que sai aqui de Arujá, Guarulhos.

Esta aqui é uma foto de um detalhe técnico de proteção de nascentes, que é utilizado pela Dersa. O Marcelo, depois, vai explicar melhor e mais detalhadamente para vocês. Ou seja, o Rodoanel não mata nenhuma nascente, nenhum recurso hídrico. Assim, a nascente está aqui e ela é canalizada para cá e não fica embaixo da rodovia. Isso foi feito no Oeste e foi feito no Sul.

Aí são detalhes de movimentação, de escavação, aterro, de Myers (?), áreas de empréstimo, enfim, que o Rizzo, depois, poderá dar mais detalhes, se for o caso de interesse de vocês.

Aqui é o detalhamento dos túneis. Temos toda a concepção de como vão ser feitos.

Quero chegar na área social para poder explicar, porque tenho certeza de que as pessoas estão aguardando isso.

Aí, depois, podemos voltar, se alguém quiser ver mais em detalhes essas telas, poderemos voltar para a área de abrangência.

Esse é um conjunto habitacional que foi feito no trecho Oeste. Esse conjunto foi construído exclusivamente para atender as famílias que foram reassentadas, que tiveram de ser retiradas para o traçado do trecho Oeste. Então, foi feito um conjunto em prédio vertical e um conjunto horizontal de casas.

Isso foi feito num sistema que os próprios moradores organizaram, constituíram, uma cooperativa. Sob a supervisão, então, da Engenharia da Dersa, construíram essas habitações.

Na questão social, como abordei em minha fala inicial, temos, então, duas formas de fazer isso. A primeira é a desapropriação. Temos de retirar as propriedades regulares, com

escrituras e matrículas registradas. O tratamento para elas é a desapropriação, de acordo com o Código Civil. É feito um cadastro da propriedade, uma planta do imóvel, um laudo administrativo e uma análise do departamento jurídico. Depois, chegamos à avaliação do imóvel. Depois, o proprietário é chamado para discutir com o departamento jurídico, para se chegar a um entendimento. Se for amigável, vai haver um acordo. Aí, a pessoa assina a documentação e recebe a importância avaliada de seu imóvel. Depois, o imóvel passará para a Dersa, para liberação de áreas. Se não houver acordo, o processo vai por vias judiciais, para serem dirimidas dúvidas, para que se possa chegar a uma conclusão. A negociação só é feita depois de executado o DUP, Decreto de Utilidade Pública, feito pelo Governo do Estado de São Paulo.

Na outra face, há a questão social do reassentamento dos núcleos da região, cujas comunidades estão instaladas em terrenos, geralmente públicos, do Estado, do município ou de algum órgão público da Sabesp. Ao longo dos anos, as comunidade crescerem, reestrutaram-se em terrenos irregulares, áreas livres. Quem está nelas não são proprietários das áreas. Nesse caso, não se trata de um terreno particular, mas público. As comunidades são, de fato, de direito reconhecidas, mas o tratamento que tem de ser dado é de reassentamento. Essas pessoas precisam ter um tratamento diferenciado de quem é proprietário do imóvel, que vai receber um valor, em dinheiro, pelo seu imóvel. O tratamento não é muito diferente. Para essas comunidades, fazemos um cadastro social, por meio de um grupo de pessoas, que vão às casas. Fazem um levantamento, com um ficha sócio-cadastral da família. Nela são colocadas todas as informações das pessoas. Depois, é feito um cadastro técnico do imóvel. Vai um engenheiro ou um arquiteto a essa habitação, para fazer um levantamento e uma plantinha do imóvel. Depois será feito um cadastro, com todas as características do imóvel, relatando o número de dormitórios, ambientes e pavimentos, além da metragem. Na região, há um arcabouço muito grande de imóveis diferentes. É feito esse cadastro técnico, e depois a família é chamada para uma reunião com a Dersa. É feita uma

avaliação financeira do imóvel, na parte construtiva. Não entra o terreno, porque não é da pessoa que mora lá. Então, é registrado tudo o que foi investido e gasto. Tudo isso é levantado em consideração, inclusive muros, cercas, portões, tipo de telhado, se é com laje, granito, pavimento frio ou cimentado, se há uma casa do cachorro, se, na frente da casa, há uma mercearia ou um barzinho, na garagem, depois que quem mora lá ficou desempregado. Isso é levado em consideração, como lucro cessante. A pessoa vai apresentar documentos de faturamento. Haverá indenizado. Tudo isso é levado em consideração, para se formar o laudo de avaliação. Depois disso, a família é chamada para conversar com a Dersa. Depois são iniciados os entendimentos, para que possamos ficar com esse imóvel.

Quais são as propostas para as pessoas? Depende do valor do imóvel. Na região, há imóveis que vão de quinze mil reais até duzentos ou trezentos mil reais em áreas livres. Assim, é necessário haver um tratamento diferenciado, porque há imóveis com três ou quatro andares. Cito um exemplo: No local, embaixo moram o pai e a mãe; e, em cima, um casal de filhos, enfim, a família inteira mora no mesmo prédio. Dependendo do laudo do imóvel, a avaliação é feita, e a família é chamada para uma discussão.

Evidentemente, para aqueles laudos cujo valor é muito pequeno, muito baixo, oferecemos uma opção habitacional, moradia em unidade habitacional a ser cedida pela Dersa, gratuitamente. Isso será produzido na própria região, por meio de um convênio que temos com o CDHU, único órgão, em São Paulo, que tem a competência para fazer o gerenciamento de unidades habitacionais. Então, a Dersa constitui um convênio com o CDHU. Vamos prover terrenos na área onde estão sendo feitos levantamentos livres, em todos os bairros. Aí poderemos desapropriar, por meio de um decreto de utilidade pública. Assim, esses terrenos serão passados para o CDHU, e este irá, imediatamente, iniciar as construções das unidades habitacionais. Em alguns terrenos, tem de haver unidade verticais, e, em outros, dá para haver unidades horizontais. Para esses laudos de avaliação, de valor muito pequeno ou médio, a família tem opção de ter essa unidade habitacional. Se optar por uma unidade habitual - vou

falar dos mais caros - vai para um aluguel provisório, na própria região. Vamos ter uma equipe para ajudá-la a ir a imobiliárias e arrumar um imóvel. O CDHU, por meio da Dersa, fará o pagamento do aluguel, durante o período em que a família aguarda a unidade habitacional que estará sendo construída.

Acabamos de assumir um compromisso com o BID, Banco Interamericano de Desenvolvimento, de que não vai ficar nenhuma família sem estar totalmente reassentada até o final da obra. Ela não será terminada enquanto todas as famílias não estiverem reassentadas. Esse é um compromisso que está sendo documentada. Essa é uma exigência, inclusive, do BID. Vamos estar atendendo a isso. Já acertamos isso com o CDHU. Para esses laudos de menor valor, a sistemática vai ser essa. Para laudos de valores maiores, evidentemente, as pessoas terão oportunidade de negociarem com a Dersa o seu laudo, e receber a importância, em dinheiro, para comprarem um imóvel em outro lado, na própria região ou bairro, ou para outro local do Estado de São Paulo, se quiserem mudar. Essa é a sistemática que vamos adotar, quanto ao reassentamento de pessoas que moram em imóveis que não são proprietárias.

Há a questão da carta de crédito, mas o CDHU com está dificuldades, porque, para ser expedida, ela depende de um organismo financeiro pelo Banco Central. Essa situação está sendo vista, mas não está muito certa ainda.

Vou dar um exemplo do que acontece na área onde passa o empreendimento. Essa faixa amarela todinha tem de ser desocupada, para passar a faixa de domínio do empreendimento. Aqui há esse tipo de moradias. Há moradias mais precárias e outras mais consolidadas. Elas sairão, tanto uma quanto a outra. Depois, pessoas vão para imóveis alugados. Na mesma região, encontra-se uma casa, a ser alugada. A Dersa dará um suporte para a família locar o imóvel, porque, muitas vezes, ela não tem nem fiador. O proprietário do imóvel não vai querer alugar sem garantias. Vamos então lá, damos garantia e mostramos que a pessoa vai ficar lá por um tempo pré-determinado. A Dersa está supervisionando tudo isso.

Então, não há problemas quanto a isso.

Aqui há alguns exemplos de alguns conjuntos habitacionais, que já foram alocados para moradores que saíram no rodoanel nos trechos Sul e Oeste. Esse é um dos casos em São Bernardo do Campo, no CDHU. Vemos que são conjuntos muito bem feitos. Hoje as unidades do CDHU são de três dormitórios, com 54 ou 56 metros quadrados. Esses aqui são de dois.

Também para equipamentos públicos, que estão no traçado do empreendimento, nenhum será prejudicado. Se necessário for remover, nós, a Dersa, iremos construir um outro equipamento igual ou melhor do que existe hoje. Esse é um exemplo, em São Bernardo do Campo, repito. Havia uma escola municipal e uma escola estadual; as duas num terreno contíguo e o Rodoanel passou em cima dessas duas escolas. Nós tivemos de construir duas escolas. Como nós fizemos? Reunimos a associação de moradores - essa era a comunidade atendida pelas escolas - e pedimos que os moradores escolhessem dois terrenos separados na região e fomos lá, compramos os terrenos e construímos duas novas escolas, uma municipal – entregue pela Prefeitura – e uma estadual.

Esta é a escola estadual que foi entregue para a FDE e esta é a escola municipal. Elas foram entregues para a comunidade totalmente equipadas e nenhum dia de aula foi prejudicado. Fizemos essas duas escolas em seis meses, começamos em julho e em primeiro de fevereiro os alunos já começaram a estudar nas duas escolas novas. São escolas com casa de caseiro, com quadras cobertas.

Os senhores podem ver as fotos anteriores e a diferença para estas – padrão FDE, o mesmo padrão do Ministério da Educação.

Estas são fotos que mostram um pouco da gestão ambiental - depois o Marcelo poderá discorrer - do trecho Sul onde houve uma grande preocupação da Dersa na implantação do empreendimento na questão ambiental. O trecho Sul foi um desafio porque estávamos passando com o Rodoanel, como será também do trecho Norte, sem dúvida

nenhuma, por regiões bastante delicadas, ambientalmente falando.

Os senhores verão alguns detalhes nas fotos. O Marcelo falará sobre isso.

**O SR. MARCELO** – Bom dia a todos.

Gostaria de comentar a respeito daquela discussão de alternativas - 3 grandes diretrizes para a implantação do Rodoanel como um todo, desde o trecho Oeste que seria uma alternativa interna, mais próxima da mancha urbana; uma intermediária; e uma externa.

No trecho Norte optamos pela alternativa interna, ao Sul fica o Parque da Cantareira e em relação a essa alternativa nos já tivemos a manifestação favorável da Secretaria do Verde e Meio Ambiente da Prefeitura de São Paulo, da Secretaria do Meio Ambiente de Guarulhos e também da Secretaria do Meio Ambiente de Arujá que são os três municípios afetados pelo empreendimento.

No trecho de interseção com o Parque da Cantareira, todas as interseções que ocorrem são por meio de túneis de forma a não haver intervenção no Parque. Também tratamos do limite do Parque da Cantareira utilizando os dados do Plano de Manejo do Parque aprovado em 2009 e em reuniões com o pessoal da Fundação Florestal e com a direção do Parque. Todas as questões quanto à divisa do parque foram dirimidas nessas reuniões, mesmo porque o parque é muito antigo e a própria documentação fundiária dele ainda não é, quer dizer, nunca foi muito clara.

Há uma série de intervenções com os parques em criação com a Prefeitura de São Paulo, a Secretaria do Verde e Meio Ambiente, que foram discutidas com a Secretaria e continuam em discussão aspectos de como serão as intervenções, mas conseguimos fazer em quase todas as interseções nos trechos previstos ou já desapropriados para a criação desses parques para cruzá-los por meio de obras de arte ou então por extensão dos túneis, permitindo que haja uma conectividade entre essas áreas.

Feita essa observação, queria dizer que na verdade a implantação do Rodoanel vem da evolução desde a implantação do trecho Oeste – a Dersa fez a implantação e teve os

seus problemas, a própria estruturação da aplicação da sustentabilidade ambiental era em outra época. Então, tudo aquilo que não ficou da forma planejada foi aperfeiçoado no caso do trecho Sul e para sempre chegar melhor e agora no trecho Norte fazer o trabalho em condições melhores ainda do que foram implementadas no Sul.

Essa gestão ambiental vem desde a escolha do traçado, quer dizer, a concepção, o desenvolvimento do projeto rodoviário foi feito junto com a equipe que estava elaborando o EIA-RIMA do empreendimento. Então, todas as discussões de qualquer aspecto de trecho de projeto, todos os avanços eram desenvolvidos a quatro mãos: critérios ambientais e rodoviários. Logicamente, nos critérios rodoviários previstos para uma rodovia deste porte.

Utilizamos essa escolha criteriosa do traçado, especificações ambientais rigorosas de tal maneira que todas as decisões e aquilo que foi pensado no EIA-RIMA fosse transmitido aos contratos de construção, ou seja, tudo aquilo que é decidido como forma de preservação, de mitigação, de abertura de frente de obras, todas essas questões foram transmitidas aos editais de contratação da construção.

A implementação da Supervisão Ambiental permanente nas obras, o vínculo do pagamento das construtoras com o cumprimento das especificações ambientais e a contribuição, conservação e recuperação do Meio Ambiente.

- O Sr. Marcelo passa a referir-se às imagens em tela de projeção.

**O SR. MARCELO** – O gerenciamento estrutural da Dersa é baseado nestas três seções: a primeira de licenciamento ambiental para que qualquer ação só possa ser tomada após o seu completo licenciamento ambiental que passa não somente no licenciamento do empreendimento como um todo - obtenção da licença prévia, licença de instalação e posteriormente de operação -, mas também a liberação de áreas de apoio tais como caixas de empréstimos, depósito de material excedente, estrada de serviço, instalações industriais,

usinas de concreto e asfalto, todas essas instalações têm de ser licenciadas, garantir o licenciamento delas antes de sua implementação.

Estruturamos a gestão dos programas ambientais também por meio da contratação de profissionais de renome - institutos que abordarei mais a frente - e a Supervisão Ambiental estruturada por meio da contratação de equipes de Supervisão Ambiental que estão lá justamente para fiscalizar se as medidas ambientais são implementadas como planejadas e a gestão ambiental que as construtoras obrigatoriamente têm de estruturar em cada canteiro de obras. Portanto, em cada canteiro de obras tem uma equipe de responsável para estruturar, atender e antever os problemas que possam ocorrer e implementar medidas que estão estruturadas em instruções da Dersa para a Supervisão Ambiental.

As atividades da Supervisão Ambiental englobam desde o primeiro tipo de intervenção que vai ocorrer em qualquer lugar da obra. A construtora tem de elaborar um plano ambiental da construção, ou seja, ela terá de planejar como abrirá aquela frente de obra, o que vai usar, quais recursos necessita, como vai instalar algum tipo de canteiro de obra, algum canteiro de frente de obra, como vai tratar o esgoto, o lixo, supressão de vegetação, se for o caso, como vai fazer. Todas essas questões têm de estar resolvidas antes da primeira implementação.

A partir desse plano elaborado, a equipe de Supervisão Ambiental faz um laudo de como é o local onde vai intervir. Essa avaliação leva em consideração o tipo de obra que será desenvolvida naquele local: se será um corte, um aterro; se terá a construção de uma ponte, um viaduto, um túnel, ou seja, que tipo de construção haverá e que tipo de medidas têm de ser empregadas para prevenir, mitigar qualquer tipo de impacto que possa advir daquela instalação.

Essa equipe avaliará o trabalho. A partir do momento da abertura da frente de obra, essa equipe vai avaliar regularmente esses locais que foram definidos como abertura de frente de obra. A equipe vai lá toda a semana e a Supervisora avaliará se as medidas estão sendo

corretamente empregadas ou se há necessidade de alguma medida corretiva a mais. Se houver necessidade, gerará um documento chamado Recomendação de Ação Corretiva que é um instrumento que obriga providência da construtora e determina um prazo em função do tipo de medida que vai ser implementado. Se a construtora não atende o prazo – e essas pendências são discutidas em reuniões semanais no canteiro de obras com a construtora, Supervisão, fiscalização da Dersa -, será emitida uma notificação de não conformidade. Essa notificação impede o processamento de qualquer medição da construtora responsável por aquele trecho.

Então, enquanto a construtora não atender completamente as recomendações ou não estiver trabalhando sem nenhuma conformidade, as medições não são processadas e não sendo processadas ela não recebe, não pode faturar todo o valor do trecho. Essas condições estão no edital de contratação e são contratuais.

Temos uma série de procedimentos de monitoramentos ambientais em abertura de frente de obras e depois durante o desenvolvimento dos trabalhos. No caso do Rodoanel, e é a nossa proposta para o trecho Norte, pode mudar algum ator ou outro, mas a estruturação será por meio da contratação de institutos e órgãos com credibilidade que nos deem garantia de que os trabalhos sejam desenvolvidos da forma como foram planejados.

No caso do trecho Sul, contratamos o Museu de Zoologia da USP para monitoramento de fauna e também para acompanhamento da abertura de fauna, quer dizer, há o resgate da fauna daqueles animais de baixa mobilidade.

Estas são atividades de monitoramento desenvolvidas em todos os períodos, à noite, dependendo do tipo de monitoramento, se era mamífero, avifauna, herpetofauna, ictiofauna. E também nas aberturas de frente de obra que era o resgate de animais de baixa mobilidade, animais lentos, filhotes, ninhos em época de eclosão e também de animais feridos. Na verdade, o local onde vai passar o Rodoanel, como foi o caso do trecho Sul e será no trecho Norte, também é uma região muito antropizada, há uma série de efeitos da ação da

atividade humana em relação a esses animais.

Há também uma equipe de veterinários e biólogos que acompanham toda a abertura de frente de obra.

Em relação ao levantamento florístico, resgate de fauna e também recuperação de áreas degradadas posteriormente, mas de início, na abertura de frente quando haveria qualquer tipo de supressão de vegetação, uma equipe do Instituto de Botânica fazia o resgate de todas aquelas plantas que poderiam ter algum valor ou interesse biológico ou científico.

No caso, foram resgatados quase 2.500 indivíduos, de 22 mil espécies. Esse material era armazenado em viveiros de espera, montados em cada um dos lotes de construção, eram identificados, catalogados e encaminhados ao Instituto de Botânica. Nesse processo foram identificadas três espécies consideradas extintas, inclusive por decreto do Estado. Tais espécies foram localizadas, reintroduzidas próximo ao local onde estavam e foram acumuladas na coleção do Instituto de Botânica.

Esse trabalho gerou aproximadamente 50 trabalhos científicos pelos técnicos que participaram nesse resgate. Disseram que nunca houve um resgate com tanta acuidade na região metropolitana de São Paulo, em relação à vegetação. Depois, essas plantas foram reintroduzidas próximas aos locais, também com supervisão do Instituto de Botânica.

Para o desenvolvimento dessas atividades também as construtoras foram obrigadas a estruturar-se, construir viveiros, dotar da infraestrutura necessária e fornecer a mão de obra, assim como o treinamento, para executar essas funções.

Na questão dos serviços de terraplenagem, que é uma das fases críticas de empreendimentos dessa natureza, quando há supressão da vegetação, passa-se a ter um solo exposto sujeito à instalação de processos erosivos. Desenvolvemos processos provisórios de drenagem para toda a frente de obra. Lembro-me daquele plano ambiental da construção que mencionei, que também tinha um projeto de drenagem provisória e essas instalações eram fiscalizadas e avaliadas pelo IPT, que fez o acompanhamento de todo esse trabalho.

Essa foto é interessante porque mostra um braço da represa Billings, onde há uma captação - um baço do Rio Grande - próximo à via Anchieta. Vários processos e métodos de contenção, até o último que é a barreira flutuante que retém o material mais fino.

Após a conclusão das obras, esse material mais fino retido nessas pontes foi dragado e lançado em local apropriado. Em seguida, foi analisado, concluindo-se que era material limpo.

Esses são exemplos de dique de contenção que estruturamos para serem utilizados durante as obras e agora estão sendo utilizados dentro de um plano de monitoramento da carga difusa de poluição. É aquela carga que vem de diversos fatores que representarão mais um conhecimento para efeito de impacto de empreendimentos rodoviários.

Esse é um exemplo da implantação das barreiras flutuantes, ou seja, qualquer tipo de sedimento que aportasse à represa, devido ao solo exposto, que ficasse retido nas suas imediações em condições de remoção, se necessário.

Quanto à proteção de derramamento de produtos perigosos em acidentes, como por exemplo, essas estruturas são do Trecho Oeste, onde havia baias para caminhões com vazamentos de produtos perigosos e caixas para retenção em pontos estratégicos, sempre que necessário, para contenção de eventualmente produto perigoso derramado, advindo de um acidente mais grave, de uma colisão mais forte, inclusive de um tombamento de caminhão, transportando produto perigoso.

Um exemplo do sistema que foi implantado nas pontes em todos os viadutos, todos os braços de represa, no caso do Trecho Sul, é um sistema que acompanha toda a obra. Então, qualquer tipo de lançamento que há nas pontes são encaminhados para um local onde podem ser contidos e passar por um transbordo, sem atingir a represa, ou, pelo menos, retardando o efeito para atingir qualquer corpo d'água.

Pode ir em frente.

Esse também é um exemplo da forma como nós conduzimos as obras, ou seja, à

medida que vai abrindo, vai um trecho de corte no braço do rio Grande, lugar com uma vegetação significativa e a fragilidade, por ser um ponto onde havia uma captação de água para consumo humano. Na medida em que as frentes vieram avançando, íamos dotando-as de cobertura vegetal e, também, executando as drenagens de crista para não permitir que o trabalho tivesse qualquer tipo de comprometimento. Vemos, também, a execução de barreiras corta-fogo para evitar que qualquer tipo de acidente que ocorra na rodovia seja transmitido para a vegetação do entorno, porque é bem significativa. Vemos como é feita a supressão de vegetação. É só dentro do *offset*. Onde houver intervenção, sofrerá supressão de vegetação. Mesmo que a vegetação esteja dentro da faixa de domínio, autorizada a supressão, no caso do trecho Sul, se não for necessária, não será realizada.

Nessa figura, vemos o exemplo de uma passagem de fauna.

Pode ir em frente.

Quanto à contribuição à conservação e recuperação ambiental, nós fizemos, dentro do projeto do Rodoanel, a implantação de parques, voltados para a proteção e recuperação dos mananciais.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Dr. Marcelo, o senhor precisa ser um pouco mais breve, pois temos 14 pessoas inscritas.

**O SR. MARCELO BARBOSA** – Está bem, estou acabando. Esses parques do Embu e do Riacho Grande, para proteção dos mananciais. Esses parques, unidades de conservação na zona Sul de São Paulo, ainda estão em fase final de desapropriação. Já desapropriamos, aproximadamente, 80% da área e o restante está ajuizado. Estamos em fase adiantada de entrega à Prefeitura, para a Secretaria do Verde e Meio Ambiente que vai administrar os parques.

Fizemos investimentos no Parque do Pedroso e no Estadual da Serra do Mar.

Pode ir em frente. Pode ir passando.

Esses são exemplos de como são os parques. Aqui vemos o nosso Programa de

Plantio Compensatório. Nós realizamos os plantios, tivemos dificuldade em encontrar áreas públicas, próximas ao Rodoanel. Plantamos em todas possíveis, próximas ao Rodoanel e, também, em todo o sistema de produção de água que atende a região Metropolitana de São Paulo. Plantamos mil hectares e estamos em fase de manutenção. Vamos cuidar desses plantios por, no mínimo, mais dois anos até terem condições de seguir em frente.

Pode passar.

Esses são alguns exemplos. Esses são os mais avançados.

Pode ir em frente.

Aqui, criamos viveiros junto com as Prefeituras atravessadas pelo Rodoanel, visando deixar uma infraestrutura para a produção de mudas.

Pode ir em frente.

Além disso, temos um programa de apoio à fiscalização, onde construímos uma sede para a polícia ambiental e uma para a agência ambiental da Cetesb no Embu. Construiremos mais uma na região de São Bernardo, além de todo equipamento de veículos, estruturação, capacitação, tanto para a polícia ambiental quanto para a Cetesb.

Então, acho que era isso.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Está bem, obrigado. Agradeço a presença dos membros da Comissão de Política Urbana; os Srs. Vereadores Tião Farias, Ítalo Cardoso e Juscelino Gadelha; dos Srs. Leonardo Gimenez, Chefe de Gabinete do Vereador Claudinho; Ex-Vereadora Lídia Correa; Deputado Estadual Alencar Santana; Samuel Amorim, Assessor da Deputada Federal Janete Pietá; Washington de Oliveira, do Sindicato dos Condutores Rodoviários em Transportes de Cargas Próprias de São Paulo; Francisco Rodrigues, Assessor do Deputado Estadual Edinho Silva; Lucilete, Assessora do Deputado Estadual Marco Aurélio de Souza; Paulo Costa, Assessor do Deputado Estadual João Antônio e Gilberto de Andrade, do Conselho Estadual de Meio Ambiente.

Tem a palavra o Sr. Eduardo Jorge.

**O SR. EDUARDO JORGE** – Boa tarde a todos, agradeço o convite.

Faço três observações, a primeira delas é sobre a questão do licenciamento em si. O Sistema Nacional de Meio Ambiente, o Sisnama, tem suas regras de licenciamento e esse processo é seguido em todo o Brasil pelo Governo Federal, Estadual e Municipal. O licenciamento segue regras nacionais e padrões. Os municípios precisam se capacitar para participar deste processo. A cidade de São Paulo, a partir de 2005, com os cargos criados aqui na Câmara, pode fazer concursos, equipou o Deconte, que é o Departamento de Licenciamento e Fiscalização, fez convênios com o Governo Estadual e fez a municipalização do licenciamento.

Com existe a municipalização na área da saúde, nós fizemos a municipalização no licenciamento. São poucos os municípios de São Paulo que fazem isso, em 2005, só Santo André e agora estamos com dez ou doze municípios e o Secretário Bruno Covas quer avançar neste processo porque daí você compartilha as obras com impacto local, o município se responsabiliza, faz todo o processo com as audiências, o EIA/RIMA, as obras supramunicipais do Estado.

Alguns casos como este o Governo Federal também participa. Quando há licença estadual, como esta, quem vai decidir é o Conselho Estadual, quando é Municipal, é o Conselho Municipal. Nos casos como este, que é uma obra de licenciamento estadual, os municípios são ouvidos, a lei do Sisnama fala que o município dá uma opinião, ela é levada em conta pelo órgão licenciador, que é o Conselho estadual de meio ambiente. Neste caso, os municípios ouvidos já mandaram os seus pareceres que estão sendo usados pela Cetesb, que é órgão assessor do Conselho Estadual do meio ambiente, para sua análise e seu parecer, que vai ser votado no Conselho Estadual.

Assim, o papel da Secretaria do Meio Ambiente é participar de todas as audiências, ouvir sugestões de entidades, associações de cidadãos e recolher, fazer seu estudo próprio, e

a partir de um estudo próprio, emitir um parecer sintético que vai para o órgão estadual.

A segunda observação é que a Secretaria do Meio Ambiente já tem uma experiência parecida com esta, no caso do Rodoanel Sul. Quando assumimos o Governo na outra gestão a única cidade que não tinha dado o parecer sobre o Rodoanel trecho sul era São Paulo, todas as outras de Embú até Santo André já tinham dado seu parecer. E São Paulo estava travando o licenciamento do Rodoanel Sul. A Secretaria do Meio Ambiente fez um estudo durante quase cinco ou seis meses, produziu um relatório de quase 500 páginas, com as opiniões dos técnicos consultados e a partir deste relatório nós emitimos este parecer do Município de São Paulo, que é a nossa opinião, que foi levado em conta na votação do Conselho Estadual de Meio Ambiente no licenciamento do Rodoanel, trecho sul. É importante esse padrão porque é o que vamos manter no caso do Rodoanel norte outros dos quais participamos. Aliás, lembro aos que acompanharam o processo na DERSA, que era o empreendedor do Governo estadual quando do trecho sul, que quando da votação do Conselho Estadual do Meio Ambiente, se não me engano, houve três votos contrários porque lá a participação é metade Governo e a outra, não Governo. Houve três votos contra a licença prévia no caso do trecho sul. E pelo menos uma das pessoas contrária fez questão de registrar que se as exigências da Secretaria do Meio Ambiente da Prefeitura de São Paulo tivesse sido feita no conjunto da obra, ela votaria a favor, tal o grau de exigência e rigor na segurança sócio-ambiental que a Secretaria tem se comportado em suas opiniões quanto a licenciamento aqui dentro e quando é ouvido, lá fora.

Essa projeção feita passou rapidamente, mas está chegando para nós, responsabilidade da Prefeitura, quatro parques no entorno do Rodoanel sul e mais uma área linear de até 300 metros de cada lado da rodovia, evitando os bairros instalados e as propriedades produtivas, é claro, formando um corredor biológico ao longo da rodovia, desde quando entra em Itapeverica até quando sai em São Bernardo, que é um corredor biológico que liga os quatro parques naturais do entorno do Rodoanel. Qual é a concepção? Esse

parque linear de até 300 metros - respeitando as moradias já instaladas e propriedades produtivas, como também os quatro parques instalados –, servirá de segurança sócio-ambiental para evitar a expansão de urbanização em local que é produtor de água, que não deve ter por ser mananciais. E ao mesmo tempo preservará a biodiversidade local. São 13 milhões de metros quadrados! Esses quatro parques mais o parque linear significam 13 milhões de metros quadrados. Para ter uma noção, em 2005, os 34 parques municipais existentes na cidade tinham 13 milhões de metros quadrados. Nesses quatro e mais o parque linear, só nesse local a Prefeitura dobra as suas áreas de proteção municipal de áreas verdes na cidade de São Paulo. Acho importante para mostrarmos como a Secretaria tem se comportado com rigor com a questão do licenciamento, seja de obras públicas, privadas, municipais ou estaduais.

Passo ao terceiro ponto da minha contribuição à Comissão de Política Urbana. Comentarei rapidamente sobre a participação, a contribuição da Secretaria do Verde no caso específico do trecho norte do Rodoanel. Participamos de todas as audiências, recebemos muitas colaborações, criamos uma câmara técnica especial no Decont para analisar o processo reunindo outros setores da Secretaria que normalmente não participam do processo de licenciamento, são de outros departamentos. Mas para ouvir a contribuição de todos os departamentos da Secretaria foi criada uma câmara específica, com a participação do Depav, da Fauna, da Educação Ambiental, para que tivéssemos uma visão ampla de uma obra tão importante, tão impactante quanto essa. O parecer técnico é grande, volumoso, têm visões setoriais específicas e completamente livres de expressão dos técnicos, são técnicos concursados. Depois desse parecer chega um parecer-síntese, que é votado na Câmara Técnica Especial. Os que tiverem interesse nesse parecer mais longo, são 300, 400 páginas, dá para ver que há pareceres bastante setoriais. Por exemplo, o pessoal da Fauna, que é excelente, de grande tradição, claro, para eles numa área tão frágil como essa, o melhor é que não tivesse estrada, eles expressam com todas as letras, têm a liberdade de falar na

Secretaria. A mesma coisa em relação ao setor Parques, estamos na meta do Prefeito Kassab, de em 2012 chegar aos 100 parques e 50 milhões de metros quadrados. Batalhamos dia e noite nesse processo. Para eles que têm grande investimento na criação de um colar de parques protegendo a Serra da Cantareira e dando opções de lazer à população pobre da região, estão trabalhando há cinco, seis anos, evidentemente, eles não queriam ver seus parques atingidos por uma estrada. Se pudessem – e está escrito no relatório – empurrariam a estrada para regiões desapropriando mais a população e deixando os parques livres. Temos de ter, no final das contas, dentro de visões setoriais, temos de entender. Uma região metropolitana com 18 milhões de habitantes, uma estrada importantíssima não para o Estado de São Paulo, essa estrada é importante para o Brasil, às casas de pessoas são afetadas e ninguém gosta disso. Claro, a pessoa reclama, vai batalhar para não serem atingidos. Repito, são 18 milhões de habitantes, um país inteiro que depende da Economia rodando em torno dessa esquina do Brasil. Tem de ter equilíbrio na hora de decidir.

Assim, a Comissão Técnica após o estudo setorial, foram somados os pareceres, foi feita então uma síntese que foi aprovada por todos os participantes. Essa síntese depois veio para mim, e eu tenho a prerrogativa de modificar, mas a Secretaria tem seguido de maneira geral o comportamento de acatar a síntese do Decont, foi o que eu fiz, acatei a posição final. E essa é, vamos dizer assim, a opinião final da Secretaria do Meio Ambiente que foi para o Conselho Estadual do Meio Ambiente, quando então será analisada. Se for levada em conta nós ficaremos felizes e vamos batalhar para que assim seja.

Eu, como Secretário, e os técnicos, que chegaram à conclusão final, não poderíamos empurrar a estrada mais para cima da população para evitar que passe nos nossos parques, nos parques que estamos construindo. É mais equilibrado tentar, vamos dizer assim, compatibilizar os parques com a estrada do que desapropriar mais gente. Essa foi à posição da Secretaria, apesar de a sugestão de alguns era de passar mais dentro da cidade, foi a que mantivemos e é uma situação de sacrifício, mas que achamos necessária para que a

cidade, o Estado e o Brasil disponham de um equipamento social e econômico tão importante, como o Rodoanel, tivemos de assumir. Preferimos adaptar os nossos parques ou empurrar a obra para a serra ou para dentro da cidade mais ainda.

Rapidamente, quero mostrar aos senhores o parecer, a síntese final que o Secretário Bruno Covas, que a Cetesb, que a Dersa recebeu. Tenho uma cópia. Vou deixar no computador para quem quiser. Esse documento-síntese procura seguir a nossa filosofia de que qualquer decisão ambiental, na verdade, é econômica, social. Não existe decisão ambiental pura e simples, que dê as costas para o aspecto econômico e social. Pelo seu caráter holístico tem que ser social, econômica e ambiental.

Os três itens levados pela resolução encaminhada ao Secretário Bruno Covas seguem esse padrão. O ponto um diz respeito exatamente ao aspecto social, que é referente à população. A certa altura diz o seguinte: "...recomenda-se como medida mitigadora e compensatória que a licença ambiental prévia", que é a primeira etapa, "inclua como exigência ao empreendedor", no caso o Governo Estadual, "a implementação de plano de reassentamento de toda a população afetada pelo empreendimento, com o foco de inibir a migração e a transferência das pessoas para as cidades do entorno", Caieiras, Mairiporã, que estavam assustadas com a responsabilidade da expulsão de mais de duas famílias de Guarulhos e São Paulo. "Garantindo-se esse reassentamento no território do Município de São Paulo e Guarulhos, no caso das famílias afetadas". Essa é a posição da Secretaria no aspecto social: reassentar a população, seja ela proprietária legal ou que esteja ela, como a Dersa chama, em "território livre", mas são pessoas assentadas há 10, 15 anos, moram nessa área, ocuparam, que sejam reassentadas em Guarulhos e São Paulo, evitando que sejam expulsas para Caieiras, Mairiporã ou mais longe desses locais.

O ponto dois é o aspecto econômico, é a ligação da Marginal Tietê, via Inajar de Souza, no meio do trecho norte do Rodoanel. Ora, a Marginal, como a Jacu-Pêssego funcionam como trechos provisórios e auxiliares do Rodoanel. Enquanto não existe o trecho

leste, temos a Jacu-Pêssego, que vem de Mauá até Guarulhos, como trecho auxiliar, substituto do trecho leste. Depois de o trecho leste existir vai funcionar como espaço logístico, de apoio, inclusive de opções de emprego para a população da zona Leste muito importante na região, que sempre foi sonho local ter um centro de trabalho importante. Mais aí o trânsito pesado se transfere para o Rodoanel Leste. O mesmo ocorre no Norte. A Marginal é hoje, na verdade e na prática o trecho norte do Rodoanel, é uma estrada dentro da cidade de São Paulo, que infelizmente temos, tem de ter, não temos opção. Mas quando o trecho norte se instalar, ela fica como a Jacu-Pêssego, como um trecho auxiliar e se transfere o máximo do tráfego para o trecho norte.

Assim, e aí temos o ponto dois da decisão, não é do ponto de vista da Secretaria do Meio Ambiente recomendável que haja essa ligação no meio da Marginal do Tietê direto no trecho norte. Isso vai deteriorar, vai transformar a Inajar de Souza em mini-estrada dentro da zona Norte, atravessando, cruzando a zona Norte de ponta e ponta. A Secretaria não concorda com essa ligação entre o trecho norte e a Marginal Tietê. Defendemos essa mesma posição para o trecho sul. Tinha gente no trecho sul que queria que tivesse ligações. A Secretaria não aceitou e ficou gravado no licenciamento aprovado para o trecho sul que não tem ligação porque não faz sentido transformar uma região produtora de água, preciosa, como aquela para a região metropolitana toda numa área de expansão econômica e habitação. Aguentamos firme nessa posição em relação ao trecho norte.

Finalmente a recomendação três é quando a gente fala que aceitando compatibilizar os nossos parques em andamento com a rodovia, porque não há opção, queremos discutir finamente no processo de licenciamento na Cetesb, no seu conselho, uma adaptação que minimize o impacto dos nossos parques na população do entorno. Até o último minuto queremos discutir com a Dersa, com o Governo Estadual um traçado que impacte o menos possível nossos parques municipais e a população do entorno. Queremos que a implantação dos parques, como a questão do re-assentamento da população sejam

simultâneos à obra. Temos a LAP – Licença Ambiental Prévia, que é a primeira etapa. Aí começa a fazer os estudos mais detalhados, até receber a LAI – Licença Ambiental de Instalação, ele pode começar a obra. Entre a LAP e a LAI ele tem que cumprir uma série de obrigações. Depois da LAI vem a LAO - Licença Ambiental de Operação, que é a licença do processo. Entre a LAI e a LAO vai ter que trabalhar – do nosso ponto de vista, não sei se sob o ponto de vista estadual, o Estado decide – tanto o assentamento da população em Guarulhos e em São Paulo e a implantação dos parques em conjunto com a Prefeitura. Isso é para que a estrada tenha a LAO. Quando for inaugurada, eles têm que ter tratado do re-assentamento e dos parques de forma simultânea à obra. Às vezes, acontece que fica para depois. No caso do trecho sul ficamos um pouco atrás. Reconheço o esforço da Dersa, já desapropriaram 80% da área de 13 milhões de metros quadrados, mas a estrada inaugurou antes de inaugurar os quatro parques. Isso é um fato, sabemos disso, não inauguraram os parques no mesmo dia da inauguração da obra. Vamos ver se no trecho norte sincroniza melhor a questão social e ambiental.

Agora vocês podem ver como é para nós da Secretaria, no aspecto estritamente ambiental, na implantação dos parques que era uma das coisas mais importantes, vejam como é difícil conciliar para dar o parecer.

Vejam também os parques, é uma concepção com a qual trabalhamos desde 2006. Lá está o Parque Estadual da Cantareira que é uma preciosidade essa mata dentro da cidade. Identificamos as áreas verdes e as vermelhas, que são as que a Secretaria prevê como parques municipais, que vão evitar o avançar sobre o Parque da Cantareira, e em alguns locais há ocupação ilegal e está há 50 metros do parque. Esses parques municipais vão evitar que continuem a mancha urbana avançando em direção ao Parque Estadual da Cantareira e, ao mesmo tempo, vai servir como opção de lazer, cultura à população que está na região, população pobre com urbanização precária, que não tem acesso a parques de forma regular.

Quanto às áreas verdes são áreas que a Secretaria conseguiu fazer o decreto de

utilidade pública. Essa é a primeira fase, a Secretaria tem de mapear os proprietários, vai à Secretaria dos Negócios Jurídicos que calcula o preço, verifica cada um dos proprietários, imaginem como é difícil achá-los. Há lugares em que é muito difícil de identificar. Então, o trabalho entre as Secretarias do Verde e dos Negócios Jurídicos foi mapear as que estão em verde. Todas as verdes estão com declaração de utilidade pública publicada. E agora precisamos comprar e pagar, o que não é pouca coisa. Algumas coisas nós pagamos e outras estão em processo. Alguns deles estão começando a elaborar os projetos. Isso vai levar, desde o seu início em 2007/2008, são vários anos para consolidarmos algo desse tipo. São dez milhões de metros quadrados.

As áreas em vermelho são as que estão em estudo. Não conseguimos localizar os proprietários direito, estão em processo tanto na Secretaria do Verde quanto na de Negócios Jurídicos para atingir a fase da área verde. Mas, de toda forma, são áreas em que vamos trabalhar. O Governo vai acabar e vai ficar como herança para Governos seguintes trabalharem nesse sentido.

Vejam, aquele tracejado roxo é por onde essa opção da Dersa, do Governo Estadual pelo traçado que chamam de interno passará. Vejam que estão passando pelos nossos parques, evitando ao máximo passar sobre locais em que haja população proprietária legal ou pessoas que estão ocupando o local há muito tempo. Foi uma opção da Secretaria assumir o peso para si, diminuindo o mais possível o impacto na habitação.

Queremos continuar discutindo com o Governo Estadual porque queremos que junto conosco, claro, entregue os parques à população junto com a obra rodoviária tão importante quanto essa.

Seguindo a projeção, vemos alguns exemplos para vocês verificarem que o processo está andando. Não é parque desenhado no papel. O que aparece aqui é o Parque do Córrego do Bispo. Vejam que área maravilhosa. A parte cinza é o parque estadual e a verde seria o parque municipal como área de proteção ao Parque da Cantareira. Aqui em baixo

passa o Córrego do Bispo, teria que haver um processo junto com o CDHU e a Secretaria da Habitação para re-urbanizar a área e verticalizar com apartamentos para liberar a população que está em área de risco. Mas é um processo que estamos discutindo há mais de quatro anos com o Governo Estadual, Secretaria Municipal de Habitação e CDHU.

- Exibição de slides.

**O SR. EDUARDO JORGE** - Outro, por favor, novamente o Parque do Bispo. Pode seguir, essa é uma linda área do Parque do Bispo, que foi da Cúria. Havia ali no meio uma construção muito bonita que já desabou. Isso já foi desapropriado e é nossa. Esta é uma área de pressão. A Secretaria, a duras penas, auxiliada pela Secretaria de Segurança Municipal e Subprefeituras, tem mantido a mancha delimitada pelo rio. No começo do governo muitas pontes já tinham atravessado na outra margem do rio e estavam subindo a serra. Nós conseguimos trazer para a linha do rio e estamos mantendo no rio. Mas, isso dá trabalho, é desgastante, é penoso porque a população pressionada pela falta de programas habitacionais abrangentes vai para lá. Então, o parque vai ter de conciliar essa questão social com a questão ambiental, de drenagem, de combate às enchentes. Esse é o limite da mancha urbana e que estamos conseguindo manter, insisto, a duras penas.

Vamos adiante. Este é o Parque Linear do Canivete, que é um exemplo menor de como é possível fazer uma intervenção social, econômica e ambiental, dando uma contribuição importante no combate às enchentes em São Paulo. Isso fica perto do Córrego do Bispo. Este rio desce da serra e estava todo ocupado com habitações em área de risco. Podemos ver pelos pontos vermelhos. Quando a água do rio descia, a água chegava ao meio das canelas das pessoas – água não, vinha com o esgoto junto. Então, foi um trabalho feito com a Secretaria de Habitação de remover essa população de uma área de risco, destiná-los a programas habitacionais – aluguel social ou uma solução habitacional própria da Secretaria Habitação. Mas, conseguimos trabalhar com a Secretaria de Habitação. No próximo, podemos ver o projeto original há cinco anos. Este é o parque há um ano e pouco quando ele foi

entregue à população. Aqui é uma área mais estreita, já usada pela população do entorno. Este é um trabalho do pessoal da UBS, do Programa Saúde da Família fazendo ginástica, caminhadas. Tudo isso era área de risco ocupada, é uma visão mais geral. Podemos ver que o rio desce, vem para cá, vai encontrar o bananal, encontra o Bispo, desce pela Inajar de Souza, que infelizmente já tem um rio embaixo – naquela visão antiga de aprisionar o rio e colocar uma avenida em cima. Ou seja, aprisionando o rio, você joga as enchentes cada vez mais para cima. Então, essa história de colocar laje em cima de rio é transferir a enchente. Então, nesse aqui estamos trabalhando a montante, lá na nascente para chegar na foz. Veja que é possível fazer. Quem conhece essa região sabe que é uma região difícilíssima, pois praticamente inexistem opções de lazer e de cultura. Então, é uma intervenção que a Secretaria do Verde provou que é possível fazer e está levando o programa de parques lineares para outras partes da cidade. O parque linear é uma opção de cultura e lazer para a população e ao mesmo tempo combate a enchente de uma maneira muito mais barata do que o piscinão, que é uma várzea de cimento que o homem inventou. Essa é a várzea que Deus criou.

Agradeço ao Vereador Paulo Frange. Entendo a preocupação do local de minimizar ao máximo o impacto, é compreensível, e o Governo Estadual e Federal – que estão bancando essa obra tão importante – têm de manter o diálogo mais estreito possível para que essas questões social, ambiental e econômica sejam compatibilizadas na decisão final que será tomada pelo conselho estadual de meio ambiente.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Muito obrigado, Secretário Eduardo Jorge. Obrigado por sua presença e por sua apresentação, que sempre nos traz muita informação. Cada vez que o senhor é chamado nunca nos falta. Este é um trabalho importantíssimo da Comissão de Política Urbana tem sempre na Secretaria do Verde as informações claras e transparentes. Quando precisamos, a sua assessoria está sempre presente aqui.

Tem a palavra o Dr. Maurício Antonio Ribeiro Lopes, que é Promotor de Justiça de

Habitação e Urbanismo da capital. Dr. Maurício, da mesma forma, quero dizer que esta Casa tem um respeito muito grande pelo seu trabalho. Ao longo de quatro mandatos, meu e de outros vereadores aqui, o senhor sempre trouxe muita alegria pela atuação que tem junto à Promotoria. Muito obrigado por sua presença.

**O SR. MAURÍCIO ANTONIO RIBEIRO LOPES -** Muito obrigado. Sr. Presidente, gostaria, se possível, inverter a ordem dos trabalhos. Eu faria tanto aos representantes do Dersa quanto ao Secretário Eduardo Jorge, perguntas rápidas esperando respostas também pontuais e rápidas. Porque a Promotoria tem instaurado um inquérito civil para acompanhar exatamente a compatibilidade entre o trecho norte do Rodoanel e o Plano Diretor Estratégico da cidade de São Paulo.

Começarei pelo Secretário Eduardo Jorge. Secretário, se não houvesse a previsão desse trecho norte do Rodoanel passando onde ele passa, aqueles parques previstos para a borda da Cantadeira, como o senhor mostrou no gráfico, existiriam da mesma forma?

**O SR. EDUARDO JORGE –** Alguns foram sugeridos no Plano Diretor, outros foram de iniciativa nossa. Assim, se o trecho norte não existisse, seguíamos o roteiro que esta os seguindo desde 2005, é evidente.

**O SR. MAURÍCIO ANTONIO RIBEIRO LOPES –** Muito bem. Quando pego um discurso do senhor que é necessário numa questão ambiental estabelecer uma compatibilização entre os aspectos social, ambiental e econômico, na verdade, encontramos a necessidade de uma agravação de um problema social por um excesso de desapropriações naquele local que não haveria se o Rodoanel passasse em outro lugar.

**O SR. EDUARDO JORGE –** A Secretaria acompanhou e fez a discussão.

- Falas fora do microfone.

**O SR. EDUARDO JORGE –** A Secretaria viu as opções do ponto de vista ambiental e social. Essa opção tomada pelo Governo do Estado é que causa menor impacto. Agora, não existe possibilidade em lugar nenhum do mundo de você construir uma estrada que não cause

impacto ambiental e social. O problema é como os órgãos ambientais – no caso o Governo Estadual, a Secretaria Estadual do Meio Ambiente – dar um mínimo de segurança ambiental e social para algo que realmente tem um impacto. É verdade, nunca existiu e nem existirá uma estrada que não tenha um impacto social e ambiental. Então, a Secretaria do Verde concordou com a opção do Governo Estadual porque por essa via, por esse local é onde se tinha o menor impacto ambiental e social.

**O SR. MAURÍCIO ANTONIO RIBEIRO LOPES** – Considerando o município de São Paulo ou considerando qualquer outra das alternativas por onde passava o Rodoanel.

**O SR. EDUARDO JORGE** – Considerando o conjunto. Porque uma obra como essa tem de ser analisada no conjunto. Isso não é uma obra municipal, nem estadual; é uma obra nacional.

**O SR. MAURÍCIO ANTONIO RIBEIRO LOPES** – Dos representantes do Dersa, gostaria de saber a que distância mínima e máxima do centro da cidade passa o trecho sul e o trecho oeste do Rodoanel?

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Dr. Marcelo.

**O SR. MARCELO BARBOSA** – Do oeste acredito que sejam 20 quilômetros.

**O SR. MAURÍCIO ANTONIO RIBEIRO LOPES** – O mais próximo ou o mais remoto?

**O SR. MARCELO BARBOSA** – Creio que o mais próximo.

**O SR.** \_\_\_\_\_ - Marcelo, é uma média de 20 a 21 quilômetros da Praça da Sé.

**O SR. MARCELO BARBOSA** – E ao sul, do centro da cidade de São Paulo acho que eles está mais, uns 30 quilômetros.

**O SR. MAURÍCIO ANTONIO RIBEIRO LOPES** – A que distância passará, hipoteticamente o trecho norte.

**O SR.** \_\_\_\_\_ - 14 mais ou menos.

**O SR. MARCELO BARBOSA** – Varia de 14 a dez quilômetros, mais ou menos.

**O SR. MAURÍCIO ANTONIO RIBEIRO LOPES** – Consultando o *Google earth* encontramos 9.050 metros. Está errado esse número.

**O SR. MARCELO BARBOSA** – Está próximo.

**O SR. MAURÍCIO ANTONIO RIBEIRO LOPES** – Muito bem. Quando havia uma recomendação do Conselho Estadual do Meio Ambiente, que o Rodoanel deveria guardar uma distância de 30 a 40 quilômetros do centro, por que a opção norte? O senhor fez uma referência de que foram descartadas outras opções, mas não deu a resposta técnica. Por que as outras opções foram descartadas? Por que para o trecho norte ele passa., vamos dizer assim, beirando a cidade de São Paulo, beirando o centro da cidade, algo muito oposto dos outros trechos em funcionamento.

**O SR. MARCELO BARBOSA** – Na verdade, a descrição do Rodoanel foi colocado, na concepção dele é na borda da ocupação urbana. E, no caso do trecho norte a particularidade do trecho é exatamente o Parque da Cantareira. Então, a avaliação foi feita ao sul e ao norte da Cantareira. Essa discussão dói farta no EIA-Rima discutindo porque entendemos que a alternativa ao sul, que chamamos de alternativa interna é mais vantajosa. Mas, como o Secretário falou: qualquer tipo de investimento desse porte causa impactos ambientais.

**O SR. MAURÍCIO ANTONIO RIBEIRO LOPES** –Apenas um resumo, por que essa é mais vantajosa do que a que passava fora do parque, que passava no limite norte do parque?

**O SR. MARCELO BARBOSA** – Em primeiro lugar,. Ela suprime muito menos vegetação. Em segundo lugar, ela estaria dentro de uma área de produção de mananciais, que ao sul não estamos. Outra é que não permitiria o acesso ao Aeroporto de Guarulhos. São essas que me lembro agora, mas podem existir outras que estão anotadas no EIA-Rima.

**O SR. MAURÍCIO ANTONIO RIBEIRO LOPES** – Mas, se a questão central do

Rodoanel é o transporte de carga e não o transporte de pessoas – muito embora o Aeroporto de Guarulhos seja também um aeroporto de cargas -, ele é substancialmente um aeroporto comercial, civil e não um aeroporto de transporte de cargas substancialmente. De forma, que essa utilização é muito marginal em relação, por exemplo, ao Porto de Santos, que é utilidade o transporte de cargas por lá. Esse argumento acho que não seduz muito os ouvidos de quem olha com um pouco mais de preocupação social para essa questão, tendo em vista que vimos aqui que o valor do orçamento previsto para as desapropriações é bastante significativo em relação ao custo da obra. Nas outras alternativas o valor da desapropriação era equivalente, era maior ou era menor?

**O SR. MARCELO BARBOSA** – Sempre equivalente. Apnas quero comentar aqui que o Aeroporto de Guarulhos é o segundo pólo de exportação do Brasil. O primeiro é o Porto de Santos e o segundo é o Aeroporto de Guarulhos, em termos de valor, logicamente.

É lógico que o Rodoanel podendo melhorar o acesso ao aeroporto ele favorece a intermodalidade que também foi uma das metas do Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes do Estado de São Paulo.

**O SR. MAURÍCIO ANTONIO RIBEIRO LOPES** – Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Vou abrir mão da minha fala para que possamos ganhar tempo e vou dar a palavra ao nobre Vereador Chico Macena para que possa fazer suas considerações.

**O SR. CHICO MACENA** – Muito obrigado, Sr. Presidente. Gostaria de cumprimentar todos os vereadores da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, deputados presentes, representantes do Dersa, Secretário Eduardo Jorge, Dr. Maurício, bem-vindo mais uma vez a esta Casa.

Vou dividir em duas partes os meus questionamentos. Primeiro, com base no documento da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, o documento referência que o Eduardo Jorge citou. Como gosto de fazer a lição de casa, dei uma lida, como sempre. E, têm

algumas referências sobre ele que gostaria de comentar.

Antes, porém, gostaria de dizer que já temos na cidade de São Paulo algumas experiências. Portanto, não é a primeira vez que fazemos um debate de licenciamento ambiental, de uma obra a ser instalada na cidade e as conseqüências que isso causa, inclusive na gesta dessa. Tivemos a experiência do trecho oeste; tivemos a experiência do trecho sul; tivemos a experiência da Jacu-Pêssego; nós tivemos a experiência da nova Marginal. Digo isso porque gostaria de trazer aqui as fotos do que ocorreu nessas obras. Gostaria de dizer ao Secretário Eduardo Jorge que a Secretaria do Município tem de ser ouvida e depois não é apenas receber as medidas mitigadoras. No caso do trecho sul parece que houve um posicionamento mais firme da Secretaria, mas no papel da obra o papel fiscalizador do município tem de ser exercido também.

No trecho sul gostaria de lembrar das várias matérias, inclusive da ação do Ministério Público em animais sendo atropelados, áreas da represa sendo aterradas e grade movimentação de terra. Mas, isso é só para deixar o registro, assim como gostaria de trazer as fotos das várias mudas que foram plantadas como medidas mitigadoras da nova marginal e os toquinhos secos que ela representam hoje na região da Mooca e em outras regiões da cidade de São Paulo.

Mas, o parecer técnico da Secretaria primeiro toca na questão da revisão do traçado. Gostaria de ouvir da Dersa se houve o estudo desse parecer ou das medidas propostas pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente quanto a alternativas para esse traçado. A segunda questão, tem a Inajar de Souza, que como o Secretário diz, que não tem sentido ter uma ligação... até numa rodovia classe zero você ter uma ligação da Inajar de Souza. Eu poderia dizer da Raimundo Pereira Magalhães também, que está ao lado de duas rodovias. Não que numa rodovia como a via Raimundo Pereira de Magalhães, que já tivemos problemas quando foi construído o trecho oeste, que quem conhece o local sabe que ela não comporta o tráfego do local, como vou fazer uma ligação para um sistema como o Rodoanel? Quero

entender porque a Dersa mantém essa interligação, qual a justificativa técnica para isso.

A própria Secretaria apresenta questões sobre a área de depósito material excedente e eu diria da remoção ou movimentação de terra. Gostaria de saber quanto será movimentado de terra? Porque tivemos problema no trecho sul. Aliás, acho que o maior impacto do trecho sul foi a execução da obra. Acredito que o Dersa já tem um plano diretor. Qual a área vegetal que será extinta, qual o tamanho dessa área. A Secretaria aponta aqui uma série de questões a respeito dos recursos hídricos. Aqui foi dito que algumas nascentes serão canalizadas, mas temos o impacto direto sobre a grande área da cidade de São Paulo onde utilizamos a água.

Diz aqui: “importante que sejam realizados estudos epidemiológicos de acompanhamento do estado de saúde da população impactada para avaliar a situação de saúde no período anterior e posterior a operação do trecho-anel”. Isso será considerado pela Dersa?

A questão do ar. A própria Secretaria coloca aqui: “cabe destacar que os estudos de qualidade do ar não foram incluídos nos parâmetros de ozônio, elemento que também afeta o desenvolvimento da vegetação”. Como Está sendo tratada essa questão?

Medidas mitigadoras. Não estão previstos projetos de engenharia que visam a redução de atropelamento de animais. O que ocorreu muito no trecho sul. A construção de passagem aérea em rodovia é assunto predominante quando da construção e vitalização de rodovias em outros países. Aqui está citando. Apenas a área de Santa Maria a obra como está sendo proposta afetará pelo menos 240 indivíduos. Os parques municipais. Vincula a avaliação dos parques ambientais na interferência direta do Rodoanel. Falta realizar cadastro sócio-econômico das famílias afetadas com detalhamento do perfil.

Isso é um resumo das questões da secretaria. Pegando um pouco até essa experiência que temos com a Dersa gostaria de também tratar da questão das famílias que serão removidas. Gostaria de saber, se desse, o levantamento do estudo sócio-econômico, do

número de famílias que serão removidas, de quantas são irregulares, quantas são regulares e queria fazer um parêntesis. Tivemos a experiência do Jacu-Pêssego. Muitas vezes Dersa considera regular quem tem matrícula e escritura. E tem muita gente que comprou a sua área, comprou a sua casa e não está regularizada ainda porque o loteador assim o fez ou por outro tipo de problema. Mas tem a posse e não é ocupação. Segundo, na experiência da Jacu-Pêssego o que mais tivemos lá foi a utilização do instrumento do cheque-despejo que todos sabem do que se trata, 5.800 reais para a família sair. Tivemos de ir ao Ministério Público com casos concretos onde a família recebia 5.800 reais para se retirar da área. Temos uma situação na cidade hoje, que é uma outra realidade, 16 mil famílias vivendo de bolsa-aluguel, 300 reais por mês de bolsa-aluguel. Toda a vez que vejo uma obra sendo executada na Cidade o primeiro programa a ser oferecido é o bolsa-aluguel. Vamos passar de 16 mil para 18 mil do jeito que andam as coisas, 20, 30, 40, 50 mil famílias de bolsa-aluguel sem um programa habitacional efetivo, porque não vejo nenhum até hoje. Isso é insustentável para a Prefeitura a médio e longo prazo e é insustentável para as famílias também. Gostaria de saber: existe área já mapeada pela Dersa para a construção desses conjunto habitacionais? Quantas unidades, nessas áreas têm capacidade para serem construídas. Se tem planejamento acredito que isso também já foi realizado pela Dersa que disse: vamos construir conjuntos habitacionais. Para não acontecer de ir para Ferraz de Vasconcelos, outras cidades da região metropolitana que foi o que ocorreu também no caso da Nova Marginal.

São essas as questões que gostaria de colocar, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Vamos passar a palavra ao Dr. Hermes para que possa fazer as considerações. Em seguida vamos passar a ouvir os nossos convidados.

**O SR. HERMES DA SILVA** – A Dersa em todo o momento e, particularmente, nos últimos três, quatro anos fui encarregado de fazer as reuniões, apresentar os programas e empreendimentos e em todos os momentos sempre enfatizamos o impacto do

empreendimento. Não existe empreendimento – nunca negamos isso – do porte do Rodoanel, e falei no início hoje, que não cause impacto. E o impacto é grande. Para isso existem as compensações e mitigações que temos de adotar que estão catalogadas no EIA-ARRIMA e que vamos fazer porque fizemos também no trecho Sul. Evidentemente quando se faz uma obra – e isso pode ser na sua casa quando se demole uma parede, quando se faz um piso – fotografa a obra, durante a obra e depois fotografa depois de pronta. É totalmente diferente. Para que se possa fazer alguma coisa tem de, muitas vezes, destruir. Na linguagem de engenharia se fala: para fazer o omelete tem de quebrar os ovos. E não é diferente. Nunca negamos isso, de que a obra é mil maravilhas e não tem impacto. Temos uma série de programas que estão catalogados no EIA-ARRIMA e cumprimos para que possamos minimizar o máximo esse desconforto do impacto que vamos causar onde o Rodoanel passa. Pois bem. Vamos aos tópicos.

Alternativas de traçado. Não temos alternativas de traçado. A alternativa foi colocada no EIA-ARRIMA e estamos fazendo alguns ajustes mediante colocação que os municípios nos trouxeram, contribuições que trouxeram, estamos fazendo alguns pequenos ajustes atendendo os municípios.

Na questão da Inajar de Souza o documento da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente trouxe uma proposição quanto à contrariedade da implantação da intersecção com a Inajar de Souza. Como disse no início aqui as intersecções do Rodoanel foram definidas não pela Dersa, mas pela sociedade quando foi feita a avaliação ambiental estratégica que definiu os parâmetros para implantação do Rodoanel. Não somos nós, Dersa, que decidimos ou não onde deve haver uma intersecção. Essa intersecção da Inajar de Souza estava prevista na avaliação ambiental estratégica. Mas quem decide se deve permanecer ou não é o órgão licenciador. Temos de acatar. Por hora está sendo descartada a implantação da Inajar de Souza. A licença não saiu ainda e, portanto, não temos a palavra final do licenciamento. Por hora, Secretário Eduardo Jorge, está sendo descartada a intersecção com a Inajar de Souza.

DMEEx - Depósito de Material Excedente, popularmente chamado de Bota-Fora. A estimativa do Rodoanel, que o técnico apresentou, é da média de 10 a 11 milhões de metros cúbicos de necessidade de alocação de material excedente que será escavação de túneis. Será uma região com condição maior. Essas áreas todas já estão indicadas no EIA-ARRIMA, alocadas na planta. Evidentemente que quando fazemos o EIA-ARRIMA nós alocamos um número maior de área do que o necessário porque essas áreas não são licenciadas junto com o empreendimento. Temos de fazer um licenciamento individual de cada uma dessas áreas junto ao órgão licenciador. Então, a licença prévia, que é a primeira licença preliminar do empreendimento, não nos permite executar o empreendimento. Permite que continuemos a avançar com os estudos e aí sim, alocarmos no licenciamento para licenças de instalação também para os DMEEx.

A área de supressão vegetal, me corrijam o número, não tenho de cabeça, Ana?

**A SRA. ANA** – Aproximadamente 230 mas de vegetação de porte arbóreo de mata nativa são 98 hectares.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Pois bem. Falta de realização de cadastro social. Enquanto a DERSA não tiver a licença prévia não podemos fazer o cadastro social porque temos de contratar esse serviço. Enquanto não tem o DUP que determina exatamente onde vai poder desapropriar e quem são as pessoas que serão removidas, não temos esse cadastro. O número de famílias colocadas no EIA-ARRIMA é uma estimativa feita por Ortofoto, um vôo que contratamos no ano passado e é pela contagem aproximada de telhados, número de habitações. Então, temos um número aproximado de 1.300 famílias que poderá chegar a 2 mil famílias, no caso de reassentamento em função da coabitabilidade. Pode-se ter, embaixo de um mesmo telhado, mais de uma família morando. Esse cadastro efetivo dessas famílias, quantas realmente vão sair, será após o início do cadastro social que se iniciarão tão logo saia a licença prévia. Só assim poderemos, efetivamente, ter esse número.

Quanto à questão que o Vereador falou dos 16 mil pessoas que estão no Bolsa

Aluguel, esse número não é da DERSA, pode ser da Prefeitura e outra. Da Dersa temos hoje exatamente 300 famílias no trecho Sul ainda recebendo aluguel. Do Sul não temos nenhuma. Temos 800 famílias da Jacu-Pêssego. Esse é o número de famílias que a Dersa tem hoje, em aluguel e que o CDHU já está dando solução definitiva dentro de poucos dias. Já temos 180 apartamentos prontos em Mauá que está só faltando a regularização. Estão prestes a ser ocupados, prontos, mas está faltando a regularização da documentação porque a Dersa não entrega nenhuma unidade habitacional para a família sem que esteja com a escritura na mão. A família entrou e, em seguida é transcrita a escritura definitiva para a família com a chave na mão, sem nenhuma prestação para pagar. Então, na Dersa temos hoje 1.100 famílias em aluguel, aguardando as suas unidades habitacionais que já estão na fase final de conclusão.

No Jacu-Pêssego o Ministério Público nos convocou e levamos lá 60 caixas com aproximadamente com 4.200 documentos de famílias que foram removidas entre Jacu-Pêssego e Rodoanel Sul. Não teve nenhum caso de 5.800 reais. Tivemos alguns casos de 10.200, os mais baratos, um conjunto de barracos, vou dizer assim, porque eram quatro paus de madeirite e um madeirite em cima, que ocuparam na região do Jardim São Francisco, Sapopemba, ocupada da noite para o dia, após os estudos. A área já estava congelada, já tínhamos iniciado a remoção das famílias e um grupo de 40 moradias foram instaladas da noite para o dia e, para não criar uma celeuma com essas pessoas que, de forma desonesta invadiram a área da noite para o dia – as famílias da região nos denunciaram isso – fomos lá e demos um auxílio de 10.200 reais para que se mudassem para outro lugar. Não foi indenização. As famílias que moravam há mais de ano em todas essas regiões tiveram cadastro e avaliação feitos. A família dessa condição que teve a menor avaliação foi de 18 mil reais. A família já está em aluguel aguardando a unidade habitacional que vale para a Dersa hoje 90 mil reais. A Dersa paga hoje para cada apartamento do CDHU em torno de 90 mil reais. Não há nenhum caso nosso de 5.800 reais e comprovamos isso pelo Ministério Público. Com todos os cadastros. Temos lá na Dersa o arquivo para quem quiser ver. Tragam a pessoa

e eu levo para verificar se ele está, realmente, falando a verdade porque temos o cadastro e o valor que foi pago para esta família, em termos de indenização para a sua benfeitoria ou, eventualmente está aguardando essa unidade habitacional.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Obrigado, Dr. Hermes. Vamos passar à Dra. Maria Cristina Greco, coordenadora da Comissão do Meio Ambiente da OAB. A senhora tem cinco minutos.

**A SRA. MARIA CRISTINA GRECO** – Me falaram dez minutos.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Tudo bem, não há problema. Em seguida passaremos a ouvir aqueles que estão inscritos.

**A SRA. MARIA CRISTINA GRECO** – Cumprimento a Casa e a Secretaria do Verde na pessoa do Dr. Paulo Frange, a Dersa na pessoa do Dr. Marcelo Arregui e o Ministério Público Estadual na pessoa do Dr. Maurílio Ribeiro Lopes. Vou fazer algumas considerações sobre o parecer desse grupo de estudos da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente que foi muito bem feito e tive acesso apenas por ofício. Não é tão fácil assim obtê-lo. Muitos da Casa nunca o viram. Não é tão fácil assim. Mesmo por ofício da OAB tive de aguardar quase um mês para conseguir o parecer. O parecer é totalmente ou 90% contrário ao que o Sr. Eduardo Jorge disse porque apresenta mais de 70 itens contrários ao traçado do Rodoanel atual. Fizemos esta análise e o grupo de estudos concluiu que a Dersa deve buscar alternativas de traçado antes da emissão da licença ambiental prévia levando em consideração as restrições ambientais expostas, entendendo ser possível encontrar outra solução de traçado. O Sr. Secretário disse que, é claro, cada técnico vai puxar para o seu lado. Um protege a fauna, outro protege a flora, mas eu acho que isso é desconsiderar o trabalho de técnicos idôneos. Estão lá para fazer um parecer que será considerado, e deveria ter sido considerado mais amplamente, pelo senhor.

O grupo de estudos identificou, dentre outros problemas, estudos superficiais sobre questões sócio-ambientais e a desconsideração do patrimônio histórico e cultural. A cisão de

bairros e parques causando isolamento de comunidades e impacto sobre escolas. A fragmentação de florestas em estado de regeneração. Destacou 16 providências que o empreendedor deve apresentar antes da emissão da licença ambiental prévia. A arquiteta Regina Luíza Fernandes, que é diretora do Decont, um dos departamentos responsáveis pelo parecer, ressaltou os impactos ambientais que serão gerados sobre os meios físicos, biótico, antrópico dentre outros. Quanto à compatibilidade do projeto viário com as diretrizes do Plano Diretor, dispõe que o empreendedor deverá solicitar manifestação técnica à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano nos termos do parágrafo 1º do artigo 10 da Resolução 237 do Conama. Não houve esse contato com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

Apresentados todos os impactos e regularidades pelo grupo de estudos da Secretaria do Verde o Sr. Eduardo Jorge, Secretário da Secretaria entendeu que haveria premente necessidade de corrigir tais falhas antes de se aprovar o traçado atual ou ainda e posteriormente requerer licença ambiental prévia. Porém, e surpreendentemente, manifestou-se favorável ao prosseguimento do processo de licenciamento ambiental do empreendimento pelo órgão ambiental estadual, apesar de também ter ressaltado os impactos sobre diversos parques municipais. O fato de o Sr. Secretário ter contemplado minimamente o estudo não o torna menos importante e verdadeiro a ponto de suas comprovadas conclusões técnicas serem invalidadas e desconsideradas. São mais de 70 itens. Vou destacar alguns de importância. Os impactos potenciais identificados são vários sobre o meio sócio-ambiental. Porém, além desses sempre citados há o impacto sobre as finanças públicas. O EIA não identificou os impactos ambientais em áreas que serão transpostas por túneis sendo as mesmas propensas a formação de zonas de cisalhamento, fraturas, falhas geológicas, intensas deformações de rochas, ou seja, uma região tectonicamente instável. Escolas e áreas mistas residenciais sofrerão impactos acústicos assim como a fauna e flora e usuários que transitam nos parques, pode ter o parque mas ele vai estar não voltado para o passeio, o lazer. Então, não adianta

parque se vai ter poluição e ruído. As medições de ruídos foram realizadas só no período diurno e não no noturno. O afugentamento de fauna, aumento de risco de atropelamento e apreensão de caça serão permanentes e não apenas durante a implantação. Então, isso deve ser monitorado constantemente.

O traçado proposto pela Dersa interfere diretamente em sete parques municipais. O EIA não inclui interferência nos parques municipais, na avaliação dos impactos ambientais e, tampouco, na escolha do traçado do Rodoanel. O parque linear do Córrego do Bispo será seccionado em duas partes isolando uma da outra totalmente. Na área de influência direta do empreendimento encontra-se a importante unidade que é o Parque Estadual da Cantareira.

Apesar do EIA apresentar um programa de monitoramento florestal bonitinho como foi apresentado e de fauna em áreas adjacentes ao Parque Estadual da Cantareira esse programa foi considerado pelo grupo de estudo, vago e que pouco tem a contribuir com o controle dos impactos potenciais.

A implantação do trecho norte acarretará adensamento populacional, que levará à necessidade de mais linhas de transporte (Palmas) e conseqüente aumento de tráfego, contrariamente ao que se fala.

A Etaguaraú é responsável pelo tratamento de água do sistema Cantareira, com capacidade de abastecer 8,8 milhões de pessoas da região metropolitana de São Paulo e será atravessada pelo traçado atual.

O EIA informa que deverá seccionar pelo menos dois núcleos urbanos: Jardim Corisco e Vila Rica, recentemente regularizados pela SEHAB, sendo que, no Jardim Corisco, uma escola pública será afetada. Com a mudança que foi feita, o Rodoanel irá passar ao lado da escola. Então as crianças sofrerão com o ruído, poluição. Na verdade, essa escola terá dificuldade em cumprir sua função.

A DERSA desconsiderou os parques municipais na borda da Cantareira, bem como

interesse em potencializar o efeito barreira sobre o Parque Estadual da Cantareira. E eles dizem que a DERSA deve estudar alternativa mais ao Norte predominantemente em superfície, possibilitando efeito barreira em trecho de ocupação desordenada em taipas.

A avaliação do EIA-RIMA verifica que tais aspectos considerados de suma importância não foram considerados e que o traçado proposto acaba por se apresentar como uma cicatriz na paisagem da serra.

Falarei agora de algo novo: o Estatuto da Cidade e o Estudo de Impacto de Vizinhança. É um recurso que nós, cidadãos, temos e ainda não foi regulamentado por esta Casa.

Com o Estatuto da Cidade, a administração pública de um município tem meios para avaliar como, quando e onde poderá haver uma edificação, atendendo a interesse público e levando em consideração motivos sócio-econômicos, ambientais, funcionais e tantos outros. Cabe perfeitamente na questão do Rodoanel.

Já o Estudo de Impacto de Vizinhança contemplado no Estatuto da Cidade, que é uma lei federal, é recurso fundamental para que a sociedade civil participe dos processos de decisão juntamente com o Poder Público (Palmas), em que são discutidas as concessões de licenças urbanísticas e ambientais toda vez que determinada obra possa vir a causar impactos no entorno da mesma, no processo urbano da vizinhança e no meio sócio-ambiental. O EIV é o controle social dos variados aspectos encontrados na implantação de um empreendimento para avaliar os impactos que venham a interferir na qualidade de vida das pessoas. Considero o EIV como o EIA-RIMA da sociedade civil. É nossa parte de contestar e analisar. Por que o EIA-RIMA é só do empreendedor? Nós temos o EIV e por sua aplicação devemos lutar.

Há alguns que entendem que o EIA-RIMA substitui o EIV, mas isso não acontece caso não sejam contemplados alguns requisitos do art. 37 do EIV. Esses requisitos são: adensamento populacional. No estudo da Secretaria do Verde, eles contemplam o adensamento. Então, esse requisito não foi considerado, abrindo possibilidade para que haja o

EIV.

A implantação do trecho Norte causará adensamento populacional, que levará à necessidade de mais linhas de transporte e conseqüente aumento de tráfego. No estudo da Secretaria do Verde, escolas e áreas mistas residenciais sofrerão impactos acústicos.

Outro requisito: uso e ocupação do solo. No estudo da Secretaria, a vegetação remanescente, principalmente a localizada na Serra da Cantareira, sofre grande pressão devido ao crescimento da mancha urbana metropolitana, valorização imobiliária. No estudo da Secretaria, haverá alteração dos valores imobiliários, geração de tráfego e demanda de transporte público. Haverá impactos potenciais na infraestrutura viária, tráfego e transportes. Paisagem urbana e patrimônio natural e cultural: no estudo da Secretaria, haverá impactos irreversíveis nos recursos naturais e há registro de bens de interesse histórico e cultural nas vizinhanças da área de intervenção. Haverá impactos potenciais na estrutura urbana.

No caso do Rodoanel, em todos os trechos, não só Norte, há reiteradas irregularidades expostas nos EIA-RIMAS e desrespeito aos requisitos do art. 37. Portanto, em todos os trechos do Rodoanel, o Estudo de Impacto de Vizinhança não foi suprido adequadamente pelo EIA-RIMA. Foi, sim, arrebatada do cidadão a possibilidade de questionar, exigir explicações e mudanças no projeto que poderá vir a desestabilizar todo o planejamento de suas vidas.

Mantido esse contexto, ser cidadão será sempre ser só um expectador. (Palmas)

Sobre os passivos ambientais, foi falado que não há passivo, foi citado um parque no trecho Sul. Os passivos ambientais representam conjunto de obrigações sócio-ambientais que as empresas assumem para compensar os impactos causados na natureza. Ressalte-se que essas obrigações devem resultar investimentos e benefícios de igual valor ao dano causado. Se há impacto na Serra da Cantareira, que benefício irá compensá-lo? Será muito difícil essa compensação. O fato de uma empresa arcar com passivos ambientais, apesar de poderem ser preventivos, já denota aspectos negativos, pois podem interferir em sua imagem

perante a sociedade e seu mercado de atuação, pressupondo que já afetaram significativamente o meio ambiente e, conseqüentemente, a qualidade de vida das pessoas.

Nos outros trechos do Rodoanel já instalados, ainda há passivos ambientais que não foram supridos. Por que, mesmo assim, corre-se o risco de confirmar dos devedores terem direito a mais crédito? Mesmo havendo a figura dos passivos ambientais, como compensar a perda de mananciais? Como reverter a formação de ilhas de calor, a poluição atmosférica, os danos morais causados às famílias? (Palmas) Quem paga pelo plantio de árvores franzinas? Nós pagamos, mas as árvores não vão adiante. Como fica o tratamento da fauna traumatizada? Como respeitar as indenizações discutíveis e a assistência precária dispensada às famílias?

Em consideração à nossa cidadania, garantida pela Constituição Federal, defendo aqui o respeito à nossa opinião e o posicionamento da sociedade civil na questão em pauta, a fim de impedir que, através da degradação dos impactos que se prenunciam com a referida obra – e sempre que há uma grande obra, há impactos, e o ser humano tem inteligência suficiente para não causar impacto; a engenharia hoje em dia está bem desenvolvida para que os impactos não ocorram ou sejam minimizados -, o meio ambiente, a qualidade de vida e os direitos essenciais de todos os cidadãos sejam resguardados e as leis que nos protegem e dignificam sejam transformadas em meras palavras escritas em códigos.

Pleiteamos o estudo de um novo traçado ou alternativa zero, garantindo maior participação da sociedade civil e respeitando os estudos técnicos já realizados por profissionais gabaritados representando esta sociedade e que têm comprovado a validade dos conceitos apresentados. Obrigada. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Obrigado, doutora.

**A SRA. MARIA CRISTINA GRECO** - Eu queria protocolar...

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Peço à assessoria que protocole. Temos outros documentos que foram protocolados, que podem ser juntados.

Consulto os Vereadores da Comissão. (Pausa) Nada havendo a opor, pedimos ao secretário que, depois, encaminhe o relatório para que possamos juntar na Comissão de Política Urbana e distribuir cópias para os demais Vereadores.

Tem a palavra o Sr. José Ramos de Carvalho, da Associação Paulista de Gestores Ambientais, e Ailton Barros, do Fórum Pró Metrô Freguesia do Ó. Cada orador, conforme foi definido com a assessoria, terá dois minutos para se manifestar.

**O SR. JOSÉ RAMOS DE CARVALHO** – Bom dia a todos. Sou gestor ambiental e gostaria de posicionar vocês sobre o assunto. Para vocês entenderem o que vou dizer, esta Casa vai mostrar mais ou menos como é a estrutura da minha região, que é o vale do Rio Cabuçu. Se vocês olharem esse fundo, podemos dizer que se trata da Serra da Cantareira. Ela é exatamente isso; começa em Perus e termina aqui na minha região, que é o Parque Edu Chaves. Vocês seriam a população, 300 mil pessoas. Essa parte da plenária seria o vale do Rio Aricanduva. Os dois vales conversam ambientalmente. Só que a serra tampa. Vem vento do Sul, encontra com a serra. Essas cadeiras são o nosso transporte, são os nossos ônibus. Há, então, uma produção intensa de diesel para carregar a população visando ao desenvolvimento. Só que nessa mesma Serra da Cantareira, nessa ponta, tenho o Aeroporto Internacional de Cumbica, com 500 aviões diários despejando querosene sobre essa vegetação.

Nessa mesma brincadeira, está-se projetando agora um terminal de cargas chamado Fernão Dias para abrigar 7 mil caminhões com 10 mil viagens-dia. Sabem qual é o tamanho dessa área nossa? É de 23km, ou 23 mil metros quadrados. Já há avião poluindo; já há terminal de cargas, onde hoje estacionam mais de 2 mil caminhões, que estão literalmente nos matando; e, agora, recebemos um novo presente: o Rodoanel Trecho Norte. Imaginem a carga de poluição que essas pessoas estão recebendo.

Quero dizer ao promotor Maurício que hoje deveriam estar presentes os Secretários de Saúde do Município e do Estado, porque todos os dados que temos dessas populações são

antigos, são de 2007, época em que já estávamos morrendo por conta da poluição produzida nesse espaço. Quando o vento bate do oceano, morrem as pessoas do Jardim Filhos da Terra, do Jaçanã. Cito esse fato porque minha mãe morreu em novembro por conta disso. Pergunto à população presente: quem, dentre vocês, tem filhos com rinite? (Pausa) Quem perdeu seu idoso recentemente por problemas de pulmão? (Pausa) Quem sofreu por problemas cardíacos? (Pausa) Aí, dizem o seguinte: “Vou passar túnel bonitinho em Santana, porque Santana é um bairro mais rico”, mas nós vamos morrer, como disse o professor Saldiva. Aos pobres, cabe a exclusão ambiental. (Palmas)

Sou gestor ambiental, respeito todas as profissões, mas acho que o Sr. Hermes foi infeliz quando falou da quebra dos ovos. Sr. Hermes, os ovos não vão quebrar: o senhor, certamente, vai matar as galinhas, que somos nós. (Palmas)

Falo, agora, gestor ambiental. Quando fazemos um projeto, temos de chamar todos os integrantes da sociedade civil e reduzir os impactos ambientais. Vejam os conjuntos! Estou construindo o terceiro terminal em Cumbica, que aumentará o número de vôos para 800; estou criando um terminal de cargas numa área de 23 mil metros, e ainda vou pôr Rodoanel? Sabem o que vai acontecer com a nossa região? Pessoas vão continuar morrendo cada vez mais.

Meu caro promotor, assim como o senhor formulou perguntas no início, estas também têm de ser respondidas: qual é o número de pessoas que estão morrendo? Qual os níveis de saúde no Município? Quais as condições de Secretaria de Saúde do Município e do Estado frente a esse impacto de vizinhança que a Dra. Cristina mencionou há pouco? Era isso. Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Tem a palavra o Sr. Aílton Barros.

**O SR. AÍLTON BARROS** – Faço parte do Fórum Pró Metrô Freguesia do Ó/Brasilândia. Inicialmente, quero dizer que entendo que a construção e a implantação do Trecho Norte do Rodoanel, simultaneamente com a implantação do Trecho Leste, é uma obra de fundamental importância para conectar a Cidade ao seu sistema rodoviário; e também que

ela é a primeira grande obra da Cidade que parte de uma visão da região metropolitana. Então, trata-se de uma obra muito importante. Porém, entendemos que o traçado do Rodoanel vindo pelo Trecho Sul, da Cantareira, não é a melhor alternativa. A melhor alternativa seria, realmente, a implantação do Trecho Norte do Rodoanel pelo setor Norte da Cantareira? Por quê? Porque isso vem, inclusive, na contramão do que a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente vem fazendo na gestão do Secretário Eduardo Jorge, as belíssimas obras de implantação de parques lineares visando a criar uma faixa de contenção na Serra da Cantareira. Na medida em que se constrói o Rodoanel nos limites do perímetro urbano, está-se comprometendo esse trabalho de faixa de contenção da Serra da Cantareira e incentivando as ocupações predatórias, haja vista a construção recente de outros equipamentos públicos que propiciaram o avanço na mancha verde da Serra da Cantareira.

Quero também registrar que os sucessivos governos estaduais vêm protelando a implantação do metrô Freguesia do Ó/Brasilândia; e, agora, estamos sabendo que novamente a implantação dessa estação, que estava prometida para 2010, deve ficar para depois de 2014, depois da implantação do Trecho Norte do Rodoanel. Queremos deixar registrado o nosso protesto contra os sucessivos governos, que, a cada dois anos, vêm usando essa bandeira do metrô em Freguesia do Ó/Brasilândia como moeda eleitoral. Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Tem a palavra a Sra. Conceição Aparecida.

**A SRA. CONCEIÇÃO APARECIDA** – Sou moradora da zona Norte. Tenho uma pergunta para a Mesa. Em junho haverá a licença ambiental prévia. Depois, a licença de instalação e a licença de ocupação. É isso? (Pausa) Isso significa o quê? Que, a partir do momento em que essa licença acontecer, a sociedade civil já não poderá fazer mais nada porque isso terá andamento até a licença de instalação?

Tenho outra pergunta. Hoje se discute o Código Florestal. No seu artigo 185, a Lei Orgânica do Município protege a Serra da Cantareira; e no seu artigo 225, também a Constituição Federal faz o mesmo. Então, eu gostaria que os senhores me respondessem o

que acham da ideia de se fazer um *link* com a construção desse trecho do Rodoanel.

Obrigada. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Obrigado, Conceição.

Tem a palavra o Sr. Osvaldo Alfredo.

**O SR. OSVALDO ALFREDO ROVETTO CASTAÑEDA** – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, meus amigos, o Conselho de Câmaras de Comércio das Américas já tem alguns anos e e movimentada a área de exportação e importação de muitos países que estão concentrados aqui na Cidade. Vemos com muita preocupação o movimento comercial de implantação, exatamente pelo exemplo do Aeroporto de Guarulhos, que está totalmente tomado e agora terá obras de implantação, mas com um custo operacional muito alto. Hoje, não há linha aérea para se viajar para nenhum lugar. Quando eu recebi um pessoal, nem deu para mostrar a eles a Cidade por conta de toda espécie de problemas ambientais, como a poluição, que é insuportável.

Outro tema nosso é o Porto de Santos, que tem um custo operacional insuportável, com caminhões parados e com mercadorias que, muitas vezes, não conseguem ser distribuídas por conta dos pontos de distribuição devido a uma violenta crise.

Como representante do Conselho de Câmaras de Comércio das Américas, eu gostaria de deixar como recomendação a possibilidade de uma melhor implantação comercial que a Cidade e o Estado precisam, para podermos nos conectar com todo o resto da América e com o mundo.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Obrigado, Sr. Alfredo.

Tem a palavra a Sra. Maria Conceição Alves da Silva, moradora do Jardim Paraná.

**A SRA. MARIA CONCEIÇÃO ALVES DA SILVA** – Sou moradora do Jardim Paraná e tenho uma criança especial, com toda uma estrutura montada para ela no Jardim Paraná, porque lá ela tem uma escola e tem transporte escolar. Agora vocês nos falam com

vão nos colocar com um Bolsa Aluguel não sei onde. Mas nem existe casa para alugar naquela região. Todos os *slides* que foram passados sobre o Jardim Paraná mostraram que lá só tem barraco. Mas lá tem moradia que conseguimos com muito esforço, não foi à toa, porque trabalhamos dia e noite para conseguir essa moradia. Agora, de repente, nos chega a notícia de que vamos ter de sair de lá. Lá é um bairro de periferia, não existe no mapa, mas somos moradores e exigimos uma solução para isso. Não é só chegar aqui e dizer que precisamos de rodovia, que precisamos de estradas. A fauna e a flora são importantes? As árvores e os animais são importantes? Claro que são. Mas o povo precisa de uma solução, e eu creio que ele é mais importante.

Os senhores devem se lembrar de que só estão aqui porque o povo existe, porque somos eleitores e colocamos vocês aqui.

Muito obrigada. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Tem a palavra o Sr. Tairton Santos, da Associação dos Moradores do Jardim Paraná.

**O SR. TAIRTON SANTOS** – Sou morador do Jardim Paraná, e lá estamos engajados numa luta social contra o Rodoanel. É de suma importância saber que, nos direitos de moradia da ONU, constam que se deve discutir o projeto com uma antecedência de seis meses com a população que for afetada por uma obra dispendiosa como essa. Quero, então, entender por que a Dersa, que está tão empolgada para fazer uma obra como essa, não comunicou ninguém do bairro sobre a obra, porque, acredito eu, deve ter sido feita uma análise. Só ficamos sabendo porque o Centro de Estudos da USP nos comunicou. Mas nós, assim como o Jardim Vista Alegre e a Parada de Taipas, temos sido desrespeitados, porque helicópteros ficam sobrevoando as nossas cabeças e remoções estão sendo feitas pela Prefeitura, que alega que as nossas casas estão localizadas em áreas de risco. Há mais de dez anos moramos na região e não queremos ser removidos. O que queremos é asfalto de qualidade. Queremos ser respeitados, porque pagamos impostos, e se os senhores estão aqui

é porque nós os colocamos nos cargos em que estão. Queremos respeito! Não sou contra o desenvolvimento de São Paulo nem ao traçado do Rodoanel, mas ao traçado que minimiza o ser humano e que nos coloca desesperados sem ter nem como dormir, preocupados, sem saber onde vamos morar. Os senhores falam que vão nos ajudar com o Bolsa Aluguel, mas quero ver se vão conseguir conter essa massa imobiliária, porque hoje são 300 reais, mas, com a obra realizada, esse valor não dará para pagar aluguel nenhum. Vão procurar, queridos, casa para alugar lá onde moramos. Não há, e sabe por quê? Porque somos um bairro em desenvolvimento.

Queremos respeito. Não sou contra a obra. Sou contra a maneira como está sendo feita. Sou contra a construção de parques lineares que não serão usados por nós. Sou contra sim, porque os senhores sabem que existe, num trajeto de um quilômetro e meio de impacto indireto, o ruído, como os senhores mesmos falaram. Mas isso não está sendo levado em consideração.

Já que é uma obra em que o povo tem de participar, como morador e como estou nesta que é conhecida como Casa do Povo, eu gostaria que a voz do povo fosse ouvida e respeitada e que fosse feita uma obra digna, porque pessoas dignas deixaram de trabalhar para vir aqui hoje receber uma resposta digna! (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Tem a palavra o Sr. Márcio Luiz da Silva, da Associação Futuro Melhor.

**O SR. MARCIO LUIZ DA SILVA** – Boa tarde a todos. Eu gostaria de cumprimentar a Mesa e contemplar todos com algumas falas. Algumas coisas ainda estão me deixando com muitas dúvidas, porque o que estão fazendo é passar o trator em cima do povo.

Alguém, não recordo quem, falou hoje em cinco mil reais. Mas lá na ocupação Futuro Melhor, pessoas foram removidas por três mil reais. Parece que as pessoas têm assistido àquele programa do Gugu, De Volta para a Minha Casa: dão uma passagem para a pessoa voltar para a sua casa.

Estou aqui para exigir um pouco de honestidade e de respeito com o ser humano e com o povo e que não criem esse pânico que está sendo criado. Pessoas de outras regiões que já estão com as malas arrumadas não estão sabendo o que fazer. Como um outro companheiro disse, há pessoas deficientes e cadeirantes que não estão sabendo o que fazer. Agora, todo ano, em época de eleição, prometem metrô, mas também nada de acontecer.

Quero lembrá-los que, há uns três ou quatro anos, já tivemos três reuniões com o Secretário Eduardo Jorge sobre o parque linear. Sempre vamos a reuniões, sempre acompanhamos, mas sempre quando chega próximo de eleições, a coisa tende a se fortalecer um pouco mais.

Peço aos parlamentares que tenham um pouco mais de consciência e que se voltem mais aos projetos sociais para todos aqueles que necessitam e que, um dia, os colocaram aqui por meio do voto.

Muito obrigado pela oportunidade da fala. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Tem a palavra o Sr. Carlos Eduardo da Costa.

**O SR. CARLOS EDUARDO DA COSTA** – Boa tarde. Já estive aqui na primeira audiência, na qual fizemos um breve resumo de todas as incongruências e omissões relativas ao EIA-RIMA apresentado, inclusive apresentando um estudo técnico, elaborado por pessoas responsáveis, exposto pelo Engenheiro Mário Jorge.

Inicialmente, cumprimento o Vereador Paulo Frange, Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente da Câmara Municipal de São Paulo, em nome de quem cumprimento os demais Vereadores aqui presentes. Cumprimento também o Sr. Secretário Municipal do Verde e Meio Ambiente, Sr. Eduardo Jorge, assim como o ilustre representante da Promotoria da Habitação do Ministério Público do Estado de São Paulo, Dr. Maurício Ribeiro Lopes, e todos os representantes das entidades ambientais e principalmente das comunidades de bairros, que certamente representam a sociedade civil.

Peço a especial atenção de todos para a importância do que aqui vai ser exposto e, muito particularmente, com a limitação de tempo que nos é concedida, dada a grande importância do tema. Quero me referir, senhores, ao parecer técnico do grupo de trabalho constituído pela Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente para análise do empreendimento Mario Covas, trecho norte. É um trabalho de fôlego, vocês terão acesso, é composto de 119 folhas e todos os seus anexos.

Inicialmente é importante ressaltar, que exatamente como fizeram os grupos técnicos de trabalho constituídos pelas comunidades de bairro, este parecer aponta de forma absolutamente clara, e até mesmo contundente, todas as imprecisões, omissões, inadequações e incorreções do EIA/RIMA apresentado pelo empreendedor Dersa nessa fase de licenciamento da obra.

O Vereador Chico Macena já fez algumas observações com relação a isso, mas gostaria de destacar, dentro desse trabalho, alguns pontos que acho importantes. Com relação aos aspectos dos túneis, está dito o seguinte: “Com relação à identificação dos impactos ambientais apontados pelo EIA, em decorrência da construção dos túneis, o grupo técnico considera essa identificação e avaliação dos impactos imprecisas, incompletas, confusas, não esclarecedoras, sem nexos causais, ficando muito aquém do esperado para esta fase do licenciamento, tendo em vista o porte do empreendimento”.

Senhores, essas palavras não são minhas e nem da sociedade civil, são dos técnicos que compõem o grupo de trabalho da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente. E então diante disso o grupo denuncia claramente a ausência de informação do EIA quanto à geologia estrutural da área de influência direta, afetada pela implantação do empreendimento, que é sobremaneira importante em se tratando de construção de túneis, assim como a ausência de referências a possível construção de túneis de acesso e escape, e ainda qualquer manifestação e/ou consulta ao Corpo de Bombeiros para o projeto de implantação dos túneis.

E concluindo o parecer: determinadas projeções, mesmo em se tratando de projeto

básico e expedição de licença prévia, devem ser realizadas e avaliadas. Da forma como o EIA apresenta omissões, lemos o seguinte: “torna-se impossível fazer uma análise crítica e uma avaliação sobre medidas mitigadoras propostas para os impactos ambientais”.

Com relação à vegetação o EIA não mapeou as áreas de vegetação campestre natural, como a remanescente situada no Parque do Bispo, tão importante que levou a Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente a criar o Parque Municipal Ecológico do Campo Cerrado Dr. Alfred Usteri. Operou de forma injustificada, são palavras do trabalho, não considerando as áreas de topo de morro e declividade, não atendendo as disposições da lei federal 4771/64, resoluções Conama 202/2002 e 303/2002.

O EIA não incluiu no diagnóstico e avaliação de impacto, a interferência em vegetação significativa, em desacordo com a lei estadual nº 30.433/89 e decreto estadual 39.743/94.

O EIA não fez menção à Lei Municipal 10.365/87 que disciplina o corte de vegetação no Município de São Paulo e a Portaria 44 da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente que regulamenta a compensação ambiental devido ao manejo da vegetação (ininteligível) no Município.

Depois, teremos interferências em parques municipais, interferências na unidade de conservação. Lembro a esta comissão de que a interferência em unidades de conservação, o Parque Estadual da Cantareira, o impacto sobre os processos deve ser mais bem avaliado.

É um programa vago, que pouco tem a contribuir com o controle dos impactos potenciais. Eu pediria apenas uma extensão de tempo, só para situar as pessoas que estão aqui e em respeito às mesmas.

Com relação ao sistema viário e ao problema habitacional, diante de todas as críticas – é bom dizer que o grupo faz uma série de ponderações de tudo o que seria necessário que o empreendedor fizesse previamente à licença ambiental – vale destacar a importância do tema “O Impacto Social referente à Área da Habitação”, compreendendo

desapropriação, reassentamento, medidas mitigadoras para a população lindeira. O estudo propõe previamente à licença ambiental:

- “Levantamento de todas as edificações habitacionais, de atividades econômicas, equipamentos sociais, edificações isoladas de uso rural que serão afetadas na faixa de domínio em ajuste do sistema viário local;

- Definição integral das áreas a serem desapropriadas e avaliação individual dos imóveis que serão afetados quanto à sua situação e à situação de sua utilização;

- Realização de cadastro socioeconômico das famílias afetadas com detalhamento do perfil de cada família;

- Definição das áreas a serem desapropriadas e que sofrerão remoção da população identificando as mesmas em mapa com foto aérea atualizada e de tamanho adequado;

- Definição prévia de quais órgãos - Subprefeitura ou Dersa – assumirão a responsabilidade e custos nesses processos de desapropriação, remoção e assentamento;

- Definição ou apresentação do decreto de utilidade pública para os locais onde estão previstos depósitos de materiais excedentes;

- Apresentação de programa de negociação e indenização para a população que sofrerá a desapropriação assim como o seu programa de implementação;

- Programa de reassentamento para a população afetada e o seu cronograma de realização com a anuência do CDHU e a Cohab;

- Programa de monitoramento do processo de reinserção da população que será reassentada com a anuência do CDHU e a Cohab.”

O representante do Dersa nessa audiência disse que isso tudo só pode ser feito depois do licenciamento e representa um custo. Perguntamos se não era condição específica do EIA/Rima? O EIA/Rima também não representa um custo? Então, por que deixar para uma fase posterior de licenciamento?

Então, Sr. Secretário, queria dizer que diante das posições do grupo de trabalho constituído pela Secretaria, fica-se sem saber a declaração constante dirigida aos órgãos de licenciamento do Estado de que somos favoráveis ao procedimento do processo de licença ambiental do entendimento pelo órgão ambiental estadual.

Ora, o grupo de trabalho coloca como premissa que não estamos falando apenas sobre definição de traçado de Rodoanel, o que já é uma questão tormentosa. Estamos falando de premissas básicas que deveriam estar no EIA-RIMA. Nós estamos colocando aquilo que a sociedade tem direito de conhecer e por que isso está sendo acusado?

Pergunto se todos esses pareceres, todas essas omissões, todos os esclarecimentos forem feitos pelo órgão empreendedor será que assim mesmo a sociedade estaria de acordo com o Rodoanel nesse trecho? Será que esse custo de 5,6 bilhões de reais seria real?

—  
- Manifestações fora do microfone.

**O SR. CARLOS EDUARDO DA COSTA** – Então, será que se esse custo duplicasse ou mesmo triplicasse em função de tudo isso que precisa ser feito, ainda assim essa obra do plano econômico colocado pelo Secretário Eduardo Jorge seria viável?

Por que esconder isso da sociedade? Por que não se realizar isso previamente ao licenciamento ambiental? Então, nós pedimos, Sr. Secretário do Verde e Meio Ambiente, que esta declaração da Secretaria, esse ofício mandado ao Estado fique com uma condição bem mais clara porque não é possível nós avançarmos no processo de licenciamento, sem essas premissas básicas, porque se licenciarmos amanhã, evidenciando que a rodovia não é viável, o que fazemos? Caçamos as licenças? E os direitos de terceiros representados nisso? Todos sabem que a Dersa tentou, por meio de uma audiência pública, colocar o projeto de licitação. Que projeto? Isso só não foi possível realizar porque a sociedade organizada impediu que esta audiência chegasse a tanto. Então nós temos que colocar isso, temos de pensar e é isso que tenho a dizer a todos os órgãos responsáveis desde a Câmara, Estado, política, todos que

podem influenciar, que pensem nisso. Esse é verdadeiramente um planejamento que deve ser feito.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Tem a palavra o Sr. Marcos Siqueira dos Santos.

**O SR. MARCOS SIQUEIRA DOS SANTOS** – O parecer que consta do EIA, volume 9 – anexos, coloca o plano ambiental estratégico da obra de tudo o que deveria ser feito antes do licenciamento e para execução do EIA/RIMA. Gostaria que o Dersa apresentasse a comunicação por escrito de todas as questões que foram colocadas em audiências públicas porque constam como uma exigência para o licenciamento. Assim como a distância mínima de 20 quilômetros do centro de São Paulo, ela consta do EIA e ninguém apresentou essa recomendação ao sul e ao norte da Cantareira.

Gostaria de ver esta recomendação do Consema. O próprio Consema coloca a exigência de três traçados detalhados e mostrando a melhor opção entre eles. Só são comentados no RIMA e de maneira superficial. Especialmente nesta Casa falo da questão de lei e ocupação do solo, que eu saiba o Legislativo legisla e o Executivo segue a lei do município. A lei do município proíbe os impactos que a obra prevê na região, na macrozona de proteção ambiental. A lei do município obriga a Secretaria Metropolitana de Desenvolvimento Urbano a acompanhar o processo de licenciamento da obra emitindo parecer de compatibilidade entre a proposta e a lei de uso e ocupação do solo essa recomendação foi feita no parecer da Secretaria do Verde pelo grupo do Deconte e a licença foi emitida sem o parecer da Secretaria Metropolitana.

Esse mesmo Plano Diretor obriga a consulta à população dessas propostas, esses impactos são medidas previstas na lei federal do Estatuto das Cidades que a população local tem de ser consultada com relação a estes impactos. O próprio Plano Diretor obriga o levantamento das características locais. Estão colocando aqui que a qualidade do ar vai melhorar, foi divulgado pela Associação de Produção de Cana de Açúcar que a produção de

cana não vai ser suficiente para chegar em 60% de fornecimento de etanol para abastecer a frota e, no Rodoanel, vão circular veículos até de outros países.

Onde está a matriz energética que foi considerada no EIA para afirmar que vai ter melhora de qualidade do ar? E qual é a frota? Nem o número da frota consta do EIA que é previsto na operação e os dados utilizados são para o ano 2014 e para o final de operação é três vezes superior à previsão de tráfego. Qual é a previsão que está sendo usada? De início de operação e não a de final de operação. A proposta atravessa zonas como ZEPAM e ZEPs que é zona especial de preservação e é zona integral de preservação pela lei do município. A várzea do Guaraú, é zona integral de preservação e tem aterro dentro dela, depósito de material excedente previsto e rodovia. O plano de manejo da Unidade de Conservação proíbe obras viárias nas suas zonas de amortecimento e proíbe não só o plano de manejo, como a Lei Federal do SNUC ao corte de vegetação a um quilômetro dos limites do parque. A proposta segue sendo que remove um milhão de metros quadrados de mata nativa e impacta quatro milhões de metros quadrados de bioma.

E o Plano Diretor, com relação aos parques, cai nos usos considerados incompatíveis. O Plano Diretor diz que esses usos têm de ser evitados e, quando possível, proibidos. Então, se é permitido colocar um viaduto dentro do parque, o que mais é proibido?

Com relação às divisas do Parque da Cantareira, foi levantado em audiência pública que a planta das divisas do referido parque estão erradas. Nós apresentamos documentos do Registro de Imóveis mostrando que as divisas estão erradas e o Plano Diretor de São Paulo obriga o georreferenciamento da Unidade de Conservação. Gostaria de ver o georreferenciamento executado.

O Plano Diretor proíbe a ligação do anel viário no viário do Município. Se for mantida a ligação da Av. Raimundo Pereira de Magalhães, o Plano Diretor de São Paulo terá de ser alterado. Para emissão da Secretaria, o Parque do Horto é tombado pela Secretaria da Cultura. O parecer dessa Secretaria não consta da licença do Município de São Paulo. O

parecer da Secretaria de Transportes não consta da licença para a obra. E o Plano Diretor coloca que se fosse definida dentro do espaço territorial de São Paulo, 300 metros do limite da obra deveria ser decretada área de intervenção urbana e ser transformada em parque. Estão desrespeitando o Plano Diretor em vários de seus artigos. Isso já foi encaminhada à Casa. Estão desrespeitando o direito das populações removidas e nossos direitos quanto às informações do processo.

Era isso que gostaria de falar. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Tem a palavra Oséias Gusmão, da ONG Projeto Gusmão e Sebastião da Silva, Presidente do Conseg da Vila Penteado.

**O SR. OSÉIAS GUSMÃO** – Boa tarde a todos. Sou representante da ONG Projeto Gusmão da FACESP, Federação das Associações do Estado de São Paulo, da Brasilândia.

No dia dois de março deste ano, foi noticiado que o Governo Federal estará tirando do projeto Minha Casa, Minha Vida cinco bilhões de reais e 60% dos atingidos são, justamente, as pessoas que ganham de zero a três salários-mínimos. Infelizmente, fomos surpreendidos com a notícia de que esse montante será repassado a uma empresa em déficit com o Governo, devido a várias situações de outras construções do Rodoanel. Não entendo como a empresa pode receber esse crédito se o cidadão comum quando recebe uma multa e o carro está em seu nome, no momento em que for tirar a Nota Fiscal Paulista, ele não conseguirá receber porque é um devedor no Cadin, Cadastro de Inadimplentes. Por que a empresa pode receber e nós temos de engolir.

Gostaria que os técnicos da Dersa pudessem esclarecer onde irão construir, já que existe uma especulação imobiliária enorme em nossa região e os acordões colocam as áreas disponibilizadas, inclusive no Plano Diretor da Cidade, para que fossem atendidos pelo Minha Casa, Minha Vida pelo CDHU, que até agora não nos atenderam. Agora, por causa da Dersa, está disposta a nos atender. Aonde irão construir casas e apartamentos se não existe área naquele lugar. Ou seja, será despejada mais gente para se colocar outros já despejados.

Com relação à questão da desapropriação, quero ser solidário ao líder comunitário Netinho, Eduardo da Brasilândia, que em ajudando o pessoal do Paraná, Damasceno, que está sendo desapropriado pela Secretaria da Habitação, lá da Subprefeitura da Freguesia do Ó, foi para a audiência junto com a população para defendê-los porque em sua maioria a população não entende o processo. Como líder comunitário vamos dar apoio. Constitucionalmente, temos os estatutos que nos elegem para uma circunstância como essa, e ele foi expulso da plenária e está sendo processado pelo assessor do Vereador Claudinho, Eduardo, coordenador de Habitação da Subprefeitura Freguesia do Ó porque defendeu a habitação quanto a desapropriação, pois estão recebendo cheques sim de cinco mil reais, são cheques despejo. (Palmas) Quer dizer que quando vamos fazer a nossa defesa a gente é processado? Creio que a Casa precisa dar uma atenção especial.

Quero encerrar dizendo que temos um projeto habitacional para a área, inclusive, nas proximidades – se for realizado o Rodoanel da forma como está sendo apresentado – há cinco anos! E a CDHU, a Cohab nunca nos atendeu! Quando estávamos em via de finalização, o Sr. Eduardo Jorge através da Secretaria do Verde nos barrou, a técnica Alerrandra nos barrou, dizendo que haveria o parque linear. Quer dizer, para a construção da casa própria para atender a moradia, não pode, mas rasgar o parque linear ao meio para poluir o nosso pedaço pode? Quer dizer, não somos nada? Não temos opinião? Não somos ninguém?

Queria que a Casa pudesse considerar e reprisar o que foi dito por colegas que me antecederam. Não se esqueçam que as eleições estão vindo. Somos nós que colocamos essas pessoas para nos representar, precisamos começar a nos politizar e pensar bem em quem estamos colocando lá para nos representar e não aprovar umas coisas absurdas como essas que estão sendo colocadas diante de nós!

Obrigada pela oportunidade!

(Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Tem a palavra Sebastião da Silva, Conseg

da Vila Penteado.

**O SR. SEBASTIÃO DA SILVA** – Boa tarde. Sou morador do Jardim Tereza, perto do Elisa Maria, aonde passa a Inajar de Souza. Quem disse que a Inajar de Souza não vai fazer a ligação da alça do Rodoanel está equivocado porque a ligação da Deputado Cantídio Sampaio e a ligação da Raimundo Pereira de Magalhães, de um lado depende da Inajar de Souza e João Paulo I, na Vila Penteado. Hoje, a gente não anda lá. Com a ligação ou sem ligação, os caminhões irão até a Cachoeirinha e daí para frente pegarão a Deputado Cantídio Sampaio, aonde não passa ninguém hoje. Ela é estreita. Gostaria de saber se tem projeto de alargamento. O projeto de remoção das famílias e de assentamento das que vão morar ali, que vão ser afetadas pelos grandes caminhões.

Existe um velho ditado que diz: não ponha o carro na frente dos bois. O Rodoanel está indo na frente, deveria ter sido planejado o assentamento das famílias antes, deveriam já estar assentadas, deslocadas para outro local. Não passaram as máquinas, agora tem máquina no meio do mato falando que estão fazendo medição do solo, ameaçando as famílias, estão com medo porque não passou a assistente social perguntando quantas tábuas tem seu barraco. Igual o que disse o nosso companheiro, são três madeirites, dois de lado e um de cima. Não interessa se são três medeirites, é a casa do “cara”. Ele paga a luz, paga a água para morar lá. Isso deveria ter sido feito antes e não depois.

Pergunto: qual é o projeto de transporte para a nossa região? Já que a Inajar de Souza, a João Paulo I, a Deputado Cantídio Sampaio, a Raimundo Pereira Magalhães não vão ter? A comunidade local não vai conseguir andar nas avenidas. Então, deveria ter feito primeiro o metrô, que foi promessa de campanha do Governador e do nosso Prefeito atual, seria uma solução. Aí os caminhões tomam conta das avenidas e nós andamos de metrô e ônibus, nos corredores de ônibus que são poucos, e lá quase não tem. Gostaria de saber do projeto para o Transporte já que nossa região vai ser atropelada.

Tem uma moça de Carapicuíba, ela pediu 30 segundos. É disso que você quer

falar? (Pausa) Qual é o seu nome?

**A SRA. ELIANE** – Sou do Projeto Trecho Oeste do Rodoanel. A primeira parte do Rodoanel foi o trecho oeste. Saímos da área desse trecho, cedemos nossas casas e fomos colocados para morar. Antes de o Rodoanel remover as famílias do trecho norte ou do sul, como assim foram, podiam primeiro avaliar qual o impacto e não o ambiental, mas o social que nós sofremos. Além disso, disseram que são 1.100 famílias que estão no aluguel. Não tem mais famílias no aluguel. Essas famílias hoje estão re-alocadas em três municípios da zona Oeste da cidade, que fizeram parte, através do projeto montaram uma cooperativa com os moradores para que tivéssemos o direito a unidades habitacionais. Pegamos nossa unidade habitacional junto com convênio, a Dersa nos cedeu o convênio para que bancasse as nossas unidades habitacionais. Escritura? Ninguém teve ainda. Estamos em processo de regularização fundiária dos empreendimentos há 12 anos!

Disseram que: ah, o Rodoanel passou, não teve impacto sonoro! Mas teve. Sabem quem conseguiu travar o impacto? Quem tinha dinheiro, o Tamboré. O Tamboré teve lá sim o seu muro sonoro para que não serem incomodados. Mas nós do trecho oeste, até hoje, estamos brigando pelos nossos direitos que nos foram tirados quando ocorreu o trecho sul do Rodoanel, que a cooperativa está aí para ajudar os associados e quem fosse removido dessas áreas e assim não foram concedidos. Foram colocados no CDHU e tem que pagar para estar no CDHU, sendo que o local que ele morava era dele. Então, o certo não é ele pagar, é ele ter o direito da sua moradia digna, como nós lutamos pela nossa.

Assim, agradeço pela oportunidade

(Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Tem a palavra Cristina Navarro da Associação Unidos da Luta Pela Igualdade.

**O SRA. CRISTINA NAVARRO** – Sou da ONG do Mandaqui, região do Tremembé. Gostaria de dizer que o buraco é mais embaixo. A questão toda é que transporte público na

cidade de São Paulo é de péssima qualidade. Há quase duas décadas não existe investimento a contento em metrô, em trem. A cidade está parada, virou um caos, quem tem carro, grande parcela da população é obrigada a andar de carro pela cidade, e esta cidade está parada. E o Governo do Estado sem saber o que fazer vem com esse projeto de uma estrada urbana. Quer resolver o problema dos caminhões, o problema do trânsito da cidade, ao mesmo tempo. Escolhe para passar a Imigrantes há 10 quilômetros do centro da cidade, escolhe para passar em locais aonde as pessoas mais pobres moram. Escolhe para passar na Serra da Cantareira, um patrimônio da humanidade na cidade de São Paulo.

Gostaria de dizer que precisamos na cidade de São Paulo de metrô, queremos não o Rodoanel no Jaçanã, na Serra da Cantareira, lá nos queremos metrô na Brasilândia, em Pirituba, queremos mais corredores de ônibus! Porque é muito fácil o Secretário Eduardo Jorge falar que não vai passar, que não vai incomodar as pessoas, que vai passar no meio da Serra. Balela! Nós que moramos lá na região do Tremembé, em Pirituba, na região em que vai passar, a nossa saúde vai ser afetada pela poluição dos caminhões a todos que estão por lá. É poluição ambiental, ruído. Vocês vão passar em cima de escolas, e como se ainda não resolveram o problema do outro trecho? Passa por cima de escolas, são crianças sofrendo com ruído! Nem esse problema foi resolvido e estão querendo repetir a mesma coisa na nossa região!

Somos contra esse trecho do Rodoanel, não vai resolver o trânsito de São Paulo o Rodoanel trecho norte, não! O impacto ambiental e social é demasiadamente caro para a gente pagar por uma obra que não tem sentido. A população ainda não entendeu o sentido dessa obra. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Tem a palavra Alexandre Passuelo da ONG Recuperação da Cantareira.

**O SR. ALEXANDRE PASSUELO** – Represento a Recanta – Rede de Recuperação da Cantareira. Venho falar que o tema da audiência pública deveria ser qualidade de vida dos

cidadãos da zona Norte, que vai ser a região mais atingida. Está faltando isso. Não devia ser o projeto Rodoanel, isso está sendo imposto, é uma tremenda arrogância. O problema da nossa sociedade é que estamos votando em governantes e não em representantes. Tanto que a empresa representa o Governo que quer fazer as coisas do jeito que quer.

A própria Dersa que ela falou ser uma empresa de economia mista, é uma empresa estatal privada. Quer dizer, é ótima para misturar o dinheiro público com o privado. É uma empreiteira de empreiteiras. Ela devia ser parte da Secretaria de Transporte ou de Planejamento, mas não ela é uma empresa que tem interesse econômico na obra. Já investiram milhões na Marginal Tietê, tem a Dom Pedro I, atrás da Serra da Cantareira, que é uma rodovia que pode ser até aprimorada. Tem também ligação em Mairiporã e Franco da Rocha. A pergunta que eu faço é: precisa de uma rodovia para fazer parques? O descaso do Governo durante todo esse tempo é evidente porque deixou degradar a região da maneira que está. Foi omissão. O Governo que está aí faz vários anos...

Quanto a área de obras, canteiro, tem a Fábrica de Cultura da Brasilândia. Esse dinheiro veio de um fundo internacional, se não me engano, tem até dinheiro do Japão. Isso faz seis, sete anos, foi cedido ao Município de São Paulo para construir três fábricas de Cultura. Pelo que eu li no EIA-Rima, vai ser utilizado como canteiro de obras, é no final da Inajar de Souza. Tem dinheiro do Japão, de repente, que está se recuperando do tsunami, de todas as tragédias, estão precisando de dinheiro. Aqui nada foi construído, paralisaram as obras por causa disso. Está tudo parado. Então, é um paradoxo.

A Serra da Cantareira é um patrimônio de todo mundo. É um crime contra a vida passar uma rodovia sobre fonte de água, é o nosso ar. Fazer rodovia para contaminar nossos pulmões com carro dos outros? É pó, é poeira, barulho. Além de serem bilhões. Esse dinheiro poderia ser bem investido a curto prazo em corredores de ônibus, seria uma atitude mais salutar, mais inteligente. Seriam com ônibus elétricos, há vários projetos pelo mundo. É só querer que faz.

A pergunta que faço ao pessoal da Dersa é a seguinte: eles contribuíram para a campanha política das últimas eleições com qual partido? Contribuíram com dinheiro para quais partidos?

É isso.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Dando continuidade aos trabalhos, vamos ouvir a manifestação do Secretário Eduardo Jorge.

**O SR. EDUARDO JORGE** – No caso da Secretaria do Verde, eu posso acrescentar, Vereador Paulo, a mim cabe apenas comentar o que alguns falaram em relação ao nosso relatório para não haver mal entendido. Comentaria o nosso parecer encaminhado à Secretaria Estadual e à Cetesb e também ao conselho estadual.

Expliquei as várias fases e a hierarquia existentes entre as três esferas de Governo. Nesse caso o licenciamento é feito sob o comando do Conselho Estadual, as prefeituras são ouvidas.

JÉ uma sistemática da Secretaria fazer o estudo o mais completo possível, mesmo quando a responsabilidade pelo licenciamento não seja nossa. Não é a Secretaria do Verde que faz o licenciamento, o EIA-Rima. Estamos contribuindo para o estudo que a Cetesb vai preparar, a pedido da Secretaria Estadual e submeter à votação no Conselho Estadual. Assim, o levantamento cuidadoso que é feito pela Secretaria e é feito em qualquer licenciamento. Se você comparar com outros licenciamentos que foram feitos sob a nossa responsabilidade, como o do Aeroporto de Congonhas, que é o único desse tipo feito no Brasil, só nós fizemos. A nossa equipe preencheu mais de cem obrigações. Infelizmente, a Infraero, o Governo conseguiu na justiça liminar e a Secretaria não está podendo aplicar plenamente um licenciamento inédito no Brasil inteiro. Esse é um outro capítulo, e é direito do Governo Federal fazer isso e impedir que licenciamento fique de pé.

No caso da Marginal Tietê que nós fizemos o licenciamento, a Dersa sabe, porque pesou em seu orçamento, que é provavelmente a maior compensação per capita de uma obra

pública e privada no Brasil da sua história. Inclusive o reinício do Parque da Várzea do Tiete que estava parado há 30 anos. Essa é uma questão de rigor da Secretaria. Portanto, fico agradecido, pois Vereadores e pessoas têm referência em relação a esse trabalho.

Estou falando de uma contribuição que a secretaria dá para a Secretaria Estadual, a Cetesb e o conselho estadual. O licenciamento não é feito por nós. Há uma contribuição para os outros, que, certamente, levarão isso em conta, quando fizerem a LAP(?). Poderá haver uma série de recomendações, até se chegar à LAE(?). Quando a obra é apresentada, quanto à licença ambiental prévia, em sua sistemática, ela pode corrigir, aperfeiçoar, complementar e condicionar a licença ambiental de instalação, no início da obra, para atendimento de uma série de requisitos e questões que a secretaria viu como incompletas. O conselho estadual e a Cetesb podem recomendar que, quanto à LAE(?), o empreendedor complete o processo. Isso é normal acontecer em qualquer licenciamento público ou privado. Entre a LAP(?) e a LAE(?), são feitos aperfeiçoamentos. Temos de ter essa visão do processo, pelo qual estamos passando. Há a nossa síntese, que apresentei aos senhores, feita pelo mesmo pessoal que fez o estudo de base. No ponto 1, há a questão social e habitacional. No ponto 2, há a questão econômica. No ponto 3, há a questão ambiental, a síntese de todo esse estudo. É a recomendação mais decisiva e mais importante condicionante. Essa síntese foi preparada pela mesma pessoa que preparou o estudo inicial. Apenas assinei e mandei o documento para o Sr. Secretário Bruno Covas. Essa é uma contribuição importante nesse processo. Vou estar, no conselho estadual, para defender o estudo feito pelos nossos técnicos, e para que o conselho estadual leve em conta isso, na hora de dar o parecer definitivo, da LAP(?) para a LAE(?).

Faço uma observação sobre a possibilidade de uma obra ter impacto zero. Isso não existe. Em relação a todas as obras, sejam pequenas, médias ou grandes, recebemos da secretaria o licenciamento agora, quando municipalizamos e assumimos agora todo o licenciamento. Às vezes, surge um pedido de loteamento popular, feito por movimentos populares. A secretaria tem de respeitar a PP(?) e substituir a vegetação cortada. Isso vale

para uma obra de habitação popular, feita por movimentos populares e também vale para prédios de classe média. Para os dois casos, há a mesma regra. Estamos seguindo o mesmo parâmetro, seja para uma obra privada, pequena ou média, seja para uma grande obra do município e do Estado. Todas causam impacto. Não há possibilidade de uma atividade econômica, de moradia ou social, não causar impacto. O problema é o equilíbrio do órgão licenciador propor mitigações e compensações. Tudo o que levantemos, nosso estudo, são impactos que vemos na obra. Quem tem um pouco de intimidade com a EIA-Rima, vê que o próprio empreendedor público e o privado já levantam uma série enorme de impactos negativos. Há uma lista de um a quinze itens, e depois há uma proposta de mitigação e compensação. O que fazemos? Procuramos outros impactos, e exigimos que os impactos localizaram e os que localizamos sejam compensados de forma equilibrada. Essa é a dinâmica.

Quando apontam esses impactos, é para serem exigidas compensações e mitigações proporcionais. Essa é a dinâmica do Sisnama em relação ao EIA-Rima.

Agradeço, mais uma vez, o convite feito pela Comissão de Política Pública e a paciência de todos. Espero que mais essa discussão pública, não a primeira que estamos comparecendo, sirva para o conselho estadual do meio ambiente aperfeiçoar, ainda mais, esse projeto, que não é da cidade e nem do Estado de São Paulo apenas. Ele é importante para todo o Brasil. Temos de levar em conta a situação das famílias que serão afetada. Por mais importante que seja uma obra, defendendo o interesse nacional da economia, no ambiente social e ambiental, não podemos nos esquecer de que ela pode afetar uma família onde mora há dez, quinze ou vinte anos. Ela tem de tratada com respeito, tem de ser levada, em conta, e tem de ser dada uma solução adequada para o impacto que ela vai sofrer, pessoalmente. É importante a combinação do interesse social com o respeito a cada família. Isso vai dar uma obra com real segurança social e ambiental. Espero que o conselho estadual tenha essa capacidade, ao aprovar ou modificar o licenciamento da obra.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Muito obrigado, Sr. Secretário Eduardo

Jorge Martins Alves Sobrinho.

Tem a palavra o nobre Vereador Chico Macena.

**O SR. CHICO MACENA** – Sr. Secretário, lendo as conclusões do trabalho da secretaria, ela não aponte ajustes a serem feitos. Lendo o texto, a secretaria é contrária ao traçado do rodoanel. É a conclusão do estudo. (Palmas)

Vou ler a conclusão do documento, na página 118.

- É lido o seguinte: (referente ao traçado do rodoanel)

**O SR. CHICO MACENA** – Inclusive, na questão de ser uma barreira para avanço da mancha urbana, o próprio estudo questiona se esse modelo atende a isso.

**O SR. EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO** – Nobre Vereador, isso é normal. Quando há um licenciamento sob a nossa responsabilidade, recebo o processo. Inicia-se o EIA-Rima. Dou o comunique-se, e sugiro uma série de modificações. Respondem-me. Depois dou um segundo comunique-se. Nesse processo de diálogo, é que vai sendo aperfeiçoado o projeto. Essas recomendações devem ser feitas pela Cetesb. Se fosse conosco, os nossos comunique-se fariam o diálogo, modificando e aperfeiçoando o nosso próprio licenciamento, mas o licenciamento é estadual. As nossas sugestões são para o conselho estadual, a Cetesb, fazer o diálogo, para o projeto ir se aperfeiçoando, até se dar a LAP(?). Mesmo assim, pode ser dada a LAP(?) com condicionantes, até a LAE(?). Isso é normal no processo.

---

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Tem a palavra o Sr. Beto Tricoli, Deputado Estadual, Presidente da Comissão Estadual de Meio Ambiente da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo.

**O SR. BETO TRÍCOLI** – Em nome do Sr. Presidente, nobre Vereador Paulo Frange, cumprimento a iniciativa da realização desta audiência pública. Cumprimento a todos, inclusive o Sr. Secretário Eduardo Jorge, o Ministério Público e todos que já falaram.

A Comissão de Meio Ambiente da Assembléia Legislativa, instalada há apenas uma semana, coloca-se. O trabalho ordinário da comissão começa na semana que vem. Já estamos recebendo alguns documentos, inclusive da sociedade civil, pedindo providências e posicionamentos sobre o rodoanel. A partir da semana que vem, vamos fazer isso. Estamos abertos para recebermos documentos e outras sugestões. Na sessão ordinária da semana que vem, vamos estar colocando esse assunto, em pauta, para providências ou construção de agendas futuras.

Evidentemente, temos de estar nos posicionando no processo. Sabemos da

importância do impacto da obra.

Muito obrigado e parabéns pela participação de todos.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Eu que agradeço. Esse é mais um fórum, para que possamos manter aberto esse debate.

Tem a palavra o Sr. Hermes da Silva, representante do Dersa e gerente de relações internacionais, para responder os questionamentos feitos até agora.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Anotei todos os questionamentos e colocações feitas até agora. A Dersa não é dona da verdade. É uma empresa pública. Prefiro aqueles que me criticam àqueles que me bajulam. Digo isso porque os que me criticam ajudam-me a errar menos e acertar as minhas ações. As críticas e os debates são muito importantes. Isso faz parte da democracia. A sociedade em que vivemos é pluralista, e precisa ser entendida e ouvida em todas as suas interfaces. A Dersa está fazendo isso. Estamos aqui justamente ouvindo a sociedade, participando e apresentando aquilo que fizemos, quanto a estudos, aguardando o licenciamento ambiental do empreendimento que não é nosso. Quem vai dar as regras definitivas de como as coisas vão acontecer será o licenciamento ambiental. Quanto ao que vem dele para executarmos, ainda não temos clareza, porque podem ampliar o que propomos. A Dersa apresentou e efetuou estudos dentro da nossa perspectiva e da regra do jogo, e também dentro da legislação ambiental, para se fazer uma EIA-Rima, um relatório de impacto ambiental. O Sr. Secretário já disse que estamos bate-bola. A Secretaria nos questiona e nós respondemos. Essa é a etapa que estamos vivenciando, no momento, fazendo alguns ajustes, como já fizemos, em função até das próprias proposições dos municípios. O processo ainda não está encerrado. Vamos continuar trabalhando. Haverá uma agenda de reuniões, em bairros, para irem aos cidadãos e onde estão, para discutirmos levarmos informações. Não temos nenhuma preocupação em fugir dessa discussão. A Dersa é formada por um corpo de seres humanos. Ela completou ontem 42 anos. Não somos robôs. Nós também temos sentimentos. Estamos enxergando o que estamos fazendo. Nós nos colocamos no lugar dos

senhores. Se morasse na região dos senhores, estaria sentado desse lado e discutindo o problema, porque também ser humano. Sou pai de família e avô. Então, a sensibilidade que os senhores têm eu também tenho, no sentido de ver o que vai acontecer. Do lado de cá, sou um profissional pago pelo dinheiro público. Todos nós aqui somos pagos pelo dinheiro público, e temos a obrigação de trazer aos senhores as coisas mais claras possíveis. Não vamos contentar a todos. Nem Jesus Cristo contentou.

Queremos ampliar, no máximo possível, o debate, ouvindo os senhores. Não temos pretensão nenhuma haver aqui unanimidade. Queremos que as pessoas entendam que estamos buscando a melhor solução, a melhor alternativa para realmente implantarmos um empreendimento de fundamental importância para a sociedade, não só para mim, não só para os senhores.

Vou responder, por tópicos, algumas coisas colocadas. O Sr. José Ramos colocou que pessoas estão morrendo por causa da poluição, e outras vão morrer por causa do rodoanel. Essa é uma questão subjetiva. Pessoas morrem, a toda hora, por uma infinidade de motivos. Estudos comprovam que, realmente, a poluição mata muito. Pessoas também morrem por acidentes e grandes congestionamentos. Não é o rodoanel que vai matar pessoas. Os estudos dessa obra mostram isso. Se, ao fazermos um estudo, tivermos a conclusão de que o rodoanel seria prejudicial a matar pessoas, não estaríamos aqui colocando essa questão. Colocam essa questão de forma muito pejorativa, dizendo que o rodoanel vai matar pessoas. É muito forte falar isso. Isso me choca como ser humano e pai de família. Continuando, colocaram: “Essa obra tão importante não é a melhor alternativa”. Todas as alternativas estudadas estão no EIA-Rima. Depois o Sr. Marcelo e as pessoas que estão ligadas à questão ambiental podem discorrer sobre isso. No EIA-Rima, foram colocadas todas as suas nuances, e a importância de cada uma delas. Foi levada, em consideração, a escolha desse traçado, a alternativa menos impactante. Todas trazem impacto. É muito comum, na sociedade, a pimenta doer nos nossos olhos, mas não nos olhos dos outros. Podem dizer: “Não quero tirar o

rodoanel da minha porta, mas da porta do outro, tudo bem. Para mim, não há nenhum problema”. Não podemos atuar, enquanto técnico, sob essa visão. Nossa visão é pegarmos estudos e mostrarmos a alternativa menos impactante. Como o Sr. Secretário disse, nenhuma delas deixa de causar impacto. Toda obra, por maior ou menor que seja, traz impactos. Estudos levaram em consideração vários fatores. A alternativa apresentada hoje é a menos impactante, sob os pontos de vista ambiental, social e econômico.

Segundo, não podemos fazer nenhuma ação. A licença prévia é a que vai dizer se o traçado é esse ou não. Pode acontecer de o órgão do meio ambiente dizer: “Não, esse traçado não vai ser licenciado. Optem por outro traçado”. Se fizéssemos todo um trabalho de levantamento de famílias, cadastros e levantamento sócio-econômico de cada uma delas, laudo de avaliação de cada um dos imóveis, o custo seria milhões e milhões de reais. Todo dinheiro gasto, no rodoanel, é público. Então, não podemos fazer isso agora, porque há licença prévia. Isso não significa que estamos autorizados a começar a obra. O traçado está aceito? Está. Agora, então, vamos trabalhar as outras etapas, levantar esses dados, para apresentar à população. Vamos continuar apresentando, mesmo após a licença prévia.

Quanto à solução habitacional, a Sra. Maria Conceição, que tem um filho especial na escola, pede-nos uma solução habitacional antecipada. Não é possível fazermos isso. Não podemos tirar pessoas, como já foi dito aqui, antes de a obra começar. Por quê? Porque, primeiro, não temos nenhum decreto de utilidade pública. Não podemos tirar um prego da região, enquanto não houver decreto. O Sr. Governador não pode fazer um decreto de utilidade pública, enquanto o licenciamento não sair. Uma coisa amarra a outra. Não temos o decreto, e ele é que nos permite começar a fazer estudos, para vermos as pessoas que vão precisar sair da região.

Sra. Maria Conceição, o seu filho é especial, e está numa escola próxima. A Dersa tem um departamento social, que dá amparo a famílias como a da senhora, alocando-as. Na Jacu-Pêssego, já demos amparo para pessoas irem a hospitais, com acompanhamento

hospitalar. Por causa do impacto da obra, tivemos de tirar pessoas e colocá-las num hotel. Elas ficaram lá, por quinze ou vinte dias, até que pudéssemos arrumar a rua a sua casa. Temos um trabalho sério e compromissado com essa questão. Não vamos, simplesmente, fazer uma obra e deixar de lado as pessoas. Não há a menor possibilidade de isso acontecer. Todo equipamento social, escola, posto de saúde, parquinho infantil, praça pública, afinal, todo equipamento social de lazer da comunidade que for afetado pela obra, será reconstituído. Saiu agora a licitação para iniciarmos uma área de lazer maravilhosa para a população do Embu, com quadra de areia, futebol *society*, vestiário, área para *cooper* e bicicleta, numa área onde havia apenas um campinho de várzea de areia. Passamos em cima, tiramos aquela área de lazer da comunidade, mas estamos fazendo uma outra muito melhor, com um projeto arquitetônico. Para isso ser feito, não podemos fugir da nossa responsabilidade. Quando coloquei, na tela, que a Dersa tem compromissos com a sustentabilidade, digo que esse trabalho faz parte desse compromisso. Não pode haver levantamento antecipado. Desapropriação e reassentamento só podem acontecer depois do decreto.

Sr. Carlos Eduardo, a Dersa não realizou audiências para ser colocada a licitação. Ela fez uma audiência técnica, a qual somos obrigados a fazer, no Instituto de Engenharia. Não é para ser feita a licitação de obra. É uma audiência para mostrar para o Departamento de Engenharia como eram os mecanismos construtivos da audiência.

Era uma audiência pública, sim, em que qualquer pessoa podia participar, mas era específica para dar detalhamento técnico. Não era para fazer licitação. A licitação da obra só pode ser feita com a licença de instalação. Sem a licença de instalação não podemos nem fazer a licitação da obra, até porque não há o projeto executivo ainda.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** - Pegue a publicação e verifique. Está lá, está certo?

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** – É verdade. Não tenho aqui o edital. Vou pegar o

edital.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Não. Ela é um dos requisitos... Desculpa, deixe eu entender aqui. A audiência é um dos requisitos para futura licitação, mas não dependia daquilo.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Não, mas é para mostrar, quando o mercado que for participar da obra poder saber antecipadamente quais métodos construtivos estão sendo projetados naquela obra.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Mas não tem licitação em andamento ainda.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Exatamente isso. Segue a Lei 886, aliás, a licitação desse empreendimento é internacional, não é uma licitação só com base na Lei 886.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Deixa eu terminar.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Deixa eu encerrar. Vamos encerrar primeiro.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** - Perfeitamente. Mas, se for possível, continuará. Se não for, infelizmente, nós vamos ter de conversar com a senhora.

O questionamento de Cristina Navarro – “a Cidade está parada”.

Realmente, a Cidade está cada vez mais parada, cada vez mais travada pelo número de congestionamentos que há. Só que o Rodoanel - nunca dissemos isso aqui – não é a solução para os congestionamentos da metrópole. O Rodoanel não está sendo construído para resolver o problema dos congestionamentos, por exemplo, de avenidas como a Av. Brasil ou a Av. 23 de Maio. Está sendo construído para tirar, em primeiro lugar, todo o tráfego de

passagem de grandes cargas que passam pela nossa região metropolitana, pelas nossas Marginais Pinheiros e Tietê, como disse o Secretário, são vias locais que viraram autoestrada. Esse é o primeiro objetivo do Rodoanel.

Por que ocorre muito congestionamento em São Paulo? Porque começa pela Marginal. Para um quilômetro da Marginal, começa a travar as ruas intermediárias, laterais e vai parando toda a Cidade. E isso acontece por causa das grandes carretas. Verifiquem o índice de acidentes pela CET das Marginas provocados por caminhões e carretas que nem são de São Paulo. São do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Pernambuco, Rio de Janeiro. São caminhões que vêm desses estados, passam por aqui, causam acidente, travam nossa cidade e ficamos numa situação caótica.

Então, o Rodoanel não vai trazer soluções para o problema das avenidas de São Paulo, somente para o tráfego de passagens da região. Queremos metrô, queremos ônibus. Isso é importantíssimo. Vocês viram numa tela o número de investimentos de quase 50 bilhões de reais; um horizonte até 2014 pelo Governo do Estado e seus parceiros. É fundamental investir em metrô, investir em transporte urbano, porque essa realmente é a grande solução da mobilidade urbana. O Rodoanel não traz solução para a mobilidade urbana. O transporte de massa é que traz solução para a mobilidade urbana. Isso é fundamental e os Governos estão conscientes desse papel.

Próxima pergunta. Alexandre, a Dersa é uma empresa privada, do Governo do Estado. É uma S/A, sim, mas tem aproximadamente 99 em ações do Governo do Estado. Portanto, é uma empresa que não possui interesses econômicos no Rodoanel.

- Manifestações fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Vou dizer para vocês. Vou explicar. A Dersa vai receber um *spread* de 5% do valor total do Rodoanel para pagamento dos seus custos operacionais. O dinheiro é repassado do Governo do Estado, do Governo Federal e também do Banco Mundial e vem para um caixa único. As parcelas mensais e anuais são repassadas de

acordo com os orçamentos para que a Dersa faça os pagamentos dos compromissos da obra. Não é para o caixa da Dersa. Nosso salário sai desse *spread*; a manutenção da Dersa sai desse *spread* de 5% do empreendimento da obra e é uma empresa privada.

A Dersa não contribui com partidos políticos. Podem pegar a prestação de contas de todos os partidos e candidatos e não verão a Dersa lá. Ela não tem esse papel de contribuição política.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** - A Eliane fez uma pergunta sobre o Rodoanel Oeste. Faço questão de responder à Eliane.

Eliane, primeiro, o Rodoanel Oeste trouxe impacto, sim, como todos os outros trouxeram. As barreiras de ruído do Rodoanel Oeste já estão sendo implantadas e você tem razão quando fala que estão implantando barreiras de ruído para os ricos e não para os pobres. Eu comungo dessa ideia, porque barreiras de ruído têm de ser para todos. Mas, o Rodoanel foi concessionado. A concessão do Rodoanel Oeste, segundo o edital, é obrigação da empresa concessionária executar as barreiras de ruído.

Então, é a concessionária que está executando a barreira de ruído e o Ministério Público já determinou que a barreira de ruído se estenda para toda a região, atendendo inclusive a comunidade não mais pobre, menos assistida.

Os moradores que saíram das comunidades do Rodoanel e foram para outros Municípios - há moradores de São Bernardo - foi por escolha própria. A grande maioria que saiu da faixa de domínio do Rodoanel Oeste mora naquele conjunto habitacional que mostrei para vocês. Não sei se você estava aqui.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Não, espera um pouco. Mal acabado, não. Deixa eu explicar para vocês.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Façam comissões, vão lá ver, fotografem e tragam aqui para nos mostrar. Podem ir.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Deixa eu responder. Essas moradias, essas unidades habitacionais do Oeste foram construídas por um processo de cooperativa. Foi uma decisão da própria Associação de Moradores da época.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Deixa eu só complementar, depois ouço vocês de novo.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Vamos ouvir o representante da Dersa.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Estou terminando. Depois ouço vocês. Fico o tempo que for para conversar com vocês.

A cooperativa foi juridicamente constituída. Possui uma presidente, um conselho de moradores que são da região e até hoje são mantidos pela Dersa mensalmente com o dinheiro para a habitação...

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Eu comprovo isso para vocês através de documentos.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Vamos ouvi-lo e depois tragam os questionamentos à nossa comissão. A Comissão de Política Urbana todas as quartas-feiras às 13h está aqui para recebê-los.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Então, está bem. Se eu soubesse que você estaria aqui, traria os documentos para comprovar para a plateia que estou falando a verdade. Eu

tenho documentos. Muito bem. Não vou polemizar porque não adianta.

É verdade o que ela disse que não receberam escritura ainda. Por quê? Porque a área... Estou falando o que é verdade. A área foi desapropriada. O proprietário entrou com uma ação e está dependendo da Justiça.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Sim. Não, senhor. Todas as áreas estão em demanda judicial. Estão dependendo de uma solução que está breve de acontecer para que sejam lavradas as escrituras.

Por parte da Dersa já está tudo pronto. Estou falando o que é verdade, gente, senão não adianta.

Vocês moravam em uma área em que não eram donos de nada e agora são proprietários das suas casas. Só falta passar a escritura. É questão de tempo. Isso vai acontecer.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. HERMES DA SILVA** – Não, não recebeu. Eu recebo vocês na Dersa para debater esse assunto e explicar mais detalhadamente se não estiverem esclarecidos.

Sr. Presidente, o que tinha a dizer, já respondi a todos. Não adianta polemizar com eles.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Ok.

**O SR. MARCELO ARRUGY BARBOSA** – Só queria pontuar uma questão pequena.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Passo a palavra ao Sr. Marcelo, pois precisamos encerrar a audiência às 15h.

**O SR. MARCELO ARRUGY BARBOSA** – Houve dois comentários dizendo que a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano não se manifestou no processo. E, na verdade, se manifestou. Emitiu uma Certidão de Uso e Ocupação do Solo para o

empreendimento.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Obrigado.

**O SR. MARCELO ARRUY BARBOSA** – Secretaria do Meio Ambiente. É o primeiro documento entregue lá.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Vamos encerrar os trabalhos. O Secretário Eduardo Jorge já saiu, pois tinha compromisso neste momento com o Sr. Prefeito.

Agradeço a presença de todos, ao Dersa, ao nosso Promotor, ao Dr. Maurício, Secretário do Verde e do Meio Ambiente, demais Srs. Vereadores.

Haverá um seminário sobre ruído na cidade exatamente sobre as barreiras. Na segunda-feira estaremos o dia todo junto com o Vereador Juscelino Gadelha justamente para tratar desse assunto. Boa tarde a todos. A Comissão de Política Urbana permanece aberta ordinariamente todas as quartas-feiras às 13h.

Estão encerrados os nossos trabalhos.