



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

Ata da 265ª Reunião Ordinária do Plenário do Conselho Estadual de Meio Ambiente - Consema, realizada no dia 17 de novembro de 2009.

Realizou-se no dia 17 de novembro de 2009, na Sala de Reuniões do Conselho, Prédio 6 da SMA/Cetesb, a 265ª Reunião Plenária Ordinária do Consema. Compareceram os conselheiros: **Capitão Marcelo Robis Nassaro, Casemiro Tércio Carvalho, Maria de Fátima Infante Araújo, Jaques Lamac, Daniel Joseph Hogan, Alexandre Marco da Silva, Antonio César Simão, Alberto Epifani, Marcelo Pagliusi Chaves, Pedro Umberto Romanini, Ubirajara Sampaio de Campos, Neide Araújo, Cristina Godoy Araújo Freiras, Ana Cristina P. Costa, Rubens Ângulo Filho, Eduardo Trani, Evandra Bussolo Barbin, Carlos Alberto Maluf Sanseverino e Maria Rosana Issberner Panachão.** Constavam do Expediente Preliminar: 1) Aprovação da Ata da 264ª Reunião Plenária Ordinária; 2) Comunicações da presidência e da secretaria executiva; 3) Assuntos gerais e inclusões de urgência na ordem do dia. Constavam da Ordem do Dia: 1) Plano Integrado Porto-Cidade; 2) Plano ExpansãoSP; 3) Resultados do Projeto “Cenários Ambientais 2020”. O Secretário-Executivo, **Germano Seara Filho**, informou estarem em viagem o Secretário Xico Graziano e seu Adjunto, Dr. Pedro Ubiratan, e que, ausentes os dois, presidiria ele, como manda a lei, a reunião. Declarou abertos os trabalhos e submeteu à votação, nos termos regimentais, a Ata da 264ª Reunião Plenária Ordinária, que foi aprovada. Passou-se aos assuntos de interesse geral e inclusões de urgência na ordem do dia. O conselheiro **Daniel Joseph Hogan**, depois de parabenizar a SMA pela aprovação da Lei Estadual nº 13.798, que instituiu a Política Estadual de Mudanças Climáticas, e de reconhecer a importância desta legislação para o Estado e para o país, que reflete o amadurecimento desses entes sobre a questão, convidou os conselheiros para alguns eventos. Um deles, o *workshop* sobre megacidades, que se realizará no dia 26 de novembro próximo no *campus* da Universidade Paulista-UNIP no Paraíso, que contará, na parte da manhã, com encaminhamentos, pela Prefeitura do Município de São Paulo, de propostas e sugestões, e, na parte da tarde, com a apresentação de relatório sobre a vulnerabilidade de duas megacidades brasileiras, Campinas e São Paulo, e acerca das mudanças climáticas. Este relatório, coordenado por ele, conselheiro, e pelo Professor Carlos Nobre, levou um ano para ser produzido, e não se trata de estudo científico original, mas, sim, da identificação e síntese da base de dados que pode alimentar a política sobre vulnerabilidade e mudanças climáticas. Esclareceu que, depois de apresentado, o público poderá oferecer propostas e sugestões para serem inseridas no relatório final. Outro evento é o lançamento do livro sobre população e meio ambiente – a dinâmica humana nas mudanças globais –, dia 19 de novembro, às 18h00, organizado pelo Núcleo de Estudo da População da Unicamp. Esclareceu que o conselheiro que pretender adquirir um exemplar poderá solicitá-lo pessoalmente e informar o endereço para onde deverá ser enviado. O último evento, adiantou, trata-se de uma informação produzida pela Fundação das Populações das Nações Unidas sobre a população mundial em 2010, com dados demográficos e sociais de todos os países do mundo, e cujo tema neste ano são as mudanças climáticas, documento com base no qual se poderá obter maior compreensão sobre esta questão. O conselheiro **Carlos Alberto Maluf Sanseverino** solicitou fossem registrados os agradecimentos da Ordem dos Advogados do Brasil - Seção de São Paulo, ao conselheiro e coordenador Casemiro Tércio Carvalho, pelo fato de ter comparecido mais uma vez a essa entidade para participar de debate com seus conselheiros e alguns convidados, como o ex-Deputado Federal Fábio Feldmann e Rosa Ramos, sobre a Minuta da Lei do Zonamento Ecológico-Econômico da Baixada Santista. Passou-se ao primeiro item da ordem do dia, qual seja, o Plano Integrado Porto-Cidade. O engenheiro **Frederico Victor M. Bussinger**, Diretor-Presidente da Cia. Docas de S. Sebastião, antes de iniciar a apresentação, declarou que, com prazer, retornava ao Consema, onde esteve diversas vezes, inclusive participando de comissões que discutiram o Projeto Porto-Cidade, e que, desta feita, trouxe informações atualizadas sobre sua evolução, que se refletia na nova contextualização que lhe foi conferida, o que se devia também à incorporação dos subsídios oferecidos em outras oportunidades pelos conselheiros. Acrescentou que, sem qualquer questionamento, defendia a idéia de que o Porto de São Sebastião constitui uma solução logística e ambiental. Informou que o acompanhavam o Eng. Sérgio Pompéia, coordenador da equipe responsável pela elaboração do EIA/RIMA, e Antonio, responsável pelo estabelecimento das relações deste projeto com as instituições. Declarou que na semana anterior circularam notícias relacionadas com as informações e metas que o Governo Federal acabava de anunciar, ligadas a



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

desmatamentos e queimadas, e que, em relação ao Estado de São Paulo, na segunda-feira, 9 de novembro, foi sancionada a lei que institui a Política Estadual de Mudanças Climáticas. Relatou que, nesta mesma semana, o Governador José Serra, em um artigo-referência publicado na “Folha de S. Paulo”, afirmou explicitamente que um dos instrumentos para se atingir as metas dessa política é o transporte não-rodoviário, e que, no caso específico do Estado de São Paulo, 90% da carga é transportada através de rodovias. Ofereceu, neste artigo, um dado que surpreendeu a todos, com exceção das pessoas que trabalham no setor de transportes, qual seja que 46% dos caminhões trafegam vazios, pelo menos em quase metade dos trechos dos percursos que fazem. Alegou que isso significa, segundo o Governador, consumo inútil de energia e de infraestrutura, e perda de tempo, ao que se pode acrescentar as emissões desnecessárias. Argumentou serem os dados muito controversos e que, como não é especialista na área, tem dificuldades de organizá-los. Mas enfatizou que a melhor referência que se tem é que, na Matriz Mundial de Emissão Global, o transporte representa 13% do total das emissões, que vêm aumentando muito desde o século passado, em decorrência evidentemente do crescimento do transporte rodoviário. Acrescentou ainda que, caso se leve em conta apenas as emissões decorrentes do combustível fóssil, esse índice se eleva para 23%. Argumentou com um dado surpreendente: o setor de transporte é, dentre aqueles que consomem combustível fóssil, o que mais aceleradamente vem crescendo, e um contraponto para este fato é que, apesar de transportar 90% do mercado global, o transporte marítimo é responsável por apenas 10% das emissões, o que mostra a excelência do transporte aquaviário no que diz respeito ao combustível e às emissões. Relatou dados do Ministério do Meio Ambiente que informam que, no caso do Brasil, em sua matriz, o transporte marítimo representa 44% com a transposição do modal, dada a franca prevalência do transporte rodoviário. Aduziu ainda que, entre os países de grande território, o Brasil é de longe o campeão do “rodoviarismo”. Esclareceu que o Plano Nacional de Logística de Transporte propugna, para o horizonte de 2020-25, uma mudança significativa dessa matriz, cujos principais fatores serão a redução relativa do transporte rodoviário, em torno de 43%, e o aumento, em torno de 120%, do transporte aquaviário, mas, infelizmente, quando se analisa a matriz de investimentos do PAC, ela não revela essa mudança, e que, portanto, uma coisa é a intenção e outra coisa são os gestos, uma coisa é o que se propugna e outra são os instrumentos que ali são dados, e que certamente com esse padrão de investimento não ocorrerá a mudança prometida. Observou que a implementação de mudança na matriz de transportes é uma promessa que vem sendo feita há várias décadas, pois praticamente todos os programas de governo e todos os planos de desenvolvimento formulam propostas nessa direção, mas, na prática, ela não ocorreu. Ponderou que, no entanto, no contexto das mudanças climáticas, essa matriz deverá ser alterada e, certamente, um dos instrumentos importantes para que isso ocorra é a maior participação do transporte dutoviário, ferroviário e aquaviário, esclarecendo que, ao se referir a este último, refere-se tanto ao transporte marítimo como ao hidroviário. Declarou que existem indicadores que demonstram a eficiência energética do transporte aquaviário e, em contrapartida, seu percentual menor de emissões, e que, portanto, trata-se de dados, por si só, quase axiomáticos, não se fazendo necessárias explanações ou demonstrações que fundamentem a afirmação que se faz, qual seja, de que se teria um grande ganho se houvesse maior participação do transporte hidroviário na matriz energética brasileira. Relatou que fez uma simulação, uma estimativa, com base no seguinte raciocínio: de que, caso se contasse hoje com a matriz de transporte que se intenta ter em 2025, se estaria emitindo 38% menos de CO², o que representa 55 milhões de toneladas. Esclareceu que, no Estado de São Paulo, a situação é mais complicada, uma vez que o PDT – o plano oficial do Governo do Estado – do ano 2000 demonstra que a participação do transporte rodoviário é de 93%. Entretanto, acrescentou, estudos que vêm sendo elaborados sobre as áreas portuárias e hidroviárias demonstram ser possível, ainda no horizonte de 2020, um aumento de doze vezes do transporte hidroviário e de cinco vezes do transporte de cabotagem. Destacou, em seguida, que a unidade tomada por base na elaboração desses estudos é a TKU – Tonelada por Km Útil, ou seja, não se trata apenas de tonelada, porque aquilo que se mede é não só o número de viagens como também sua extensão, e, portanto, possivelmente tanto em São Paulo como no Brasil não ocorrerá uma redução do número de viagens, nem por consequência das toneladas transportadas, mas, sim, do TKU. O consumo de combustível é correlacionado ao TKU. Acrescentou que o cenário mais provável é que se venha a implementar uma matriz que não possibilitará a redução do número de viagens, mas, sim, do TKU, e que, com a redução deste, se reduzirão também o consumo de combustíveis e as emissões. Referiu que, se em São Paulo se implantasse a matriz que se pretende adotar em 2020, ocorreria uma redução de emissões em



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

torno de 5 milhões de toneladas de CO², o que representaria um terço. Comentou que essas mudanças definidas para a matriz dos transportes promoverão uma redução direta e quase imediata das emissões, e que, para que essa redução ocorra, se faz necessária uma mudança significativa na estrutura dos transportes e na forma de gerenciá-los, e enfatizou que o Brasil pertence a um grupo de quatro países que não só possui extensão territorial, como também grande população e forte economia. Mais ainda: que de nada adianta ter grandes territórios se não se tiver o que e para quem transportar. Todavia, argumentou Frederico Bussinger, o Brasil, a China, os Estados Unidos e a Rússia têm grandes territórios, grandes economias e grandes populações. Acrescentou que a logística é um fator crítico de sucesso no Brasil, uma vez que ocorre uma feliz coincidência entre ela e o meio ambiente, qual seja, ambos conspiram no mesmo sentido, pois aquilo que é bom para a logística é bom para o meio ambiente e aquilo de que o meio ambiente necessita a logística é capaz de atender. Mas a mudança proposta deve ocorrer e, para tanto, é preciso mudar significativamente o padrão de planejamento e de gerenciamento e prover estruturas para isso. Enfatizou que o caso de São Paulo é muito interessante, uma vez que ele tem uma participação rodoviária muito grande como também uma participação, em torno de 88%, da carga geral. A participação da carga geral é expressiva, e ela é em princípio tudo o que não é a granel, nem sólido nem líquido. Argumentou que a matriz de São Paulo é diferente da matriz do Brasil, porque sua carga geral reflete sua economia industrializada. Acrescentou ainda que esta constatação traz à tona a afirmação feita pelo Governador do Estado no artigo ao qual se referiram tanto o Secretário de Estado do Meio Ambiente, Francisco Graziano, em seu discurso por ocasião da sanção da lei que institui a Política Estadual de Mudanças Climáticas, como o ex-Secretário de Estado do Meio Ambiente e ex-Deputado Federal Fábio Feldmann, na saudação que fez nessa mesma oportunidade. O Governador afirmou em seu artigo que metade dos caminhões circula vazia, causando não só prejuízos ambientais e econômicos como problemas de segurança. Declarou que isso, que é um mau diagnóstico, é também uma oportunidade, pois boa parte dessas cargas, segundo a distância, pode ser “unitizada” e, portanto, “containerizada”. Acrescentou que, por isso, a matriz de São Paulo possui plataformas logísticas – os centros em que as cargas podem ser reorganizadas –, o que contribui para uma maior eficiência da circulação. Isso porque, esclareceu Bussinger, é possível reduzir a ociosidade, a partir dessa nova racionalidade. Uma das plataformas, acrescentou, localiza-se em São José dos Campos, que dista 100 km do Porto de São Sebastião, 100 km também, pelo outro lado, da Grande São Paulo, 150 km de Campinas e 250 km tanto do sul fluminense como do sudoeste mineiro, que são justamente as zonas mais ricas e mais industrializadas. Enfatizou que São José dos Campos possui uma localização excelente, dado que se situa no centro mais rico e industrializado da região, na zona em que a carga geral é expressiva: a segunda região do Brasil em relação ao comércio exterior, e que ao mesmo tempo se situa em meio a uma importante malha de transporte – entre quatro das dez maiores rodovias do Brasil, próxima de duas ferrovias e de uma terceira em projeto, de uma pista de aeroporto de 3 km, que é a mais ociosa do mundo. Ponderou que tudo isso torna São José dos Campos um pivô logístico da maior importância para o Estado de São Paulo. Acrescentou que a implementação desse sistema de plataformas logísticas, a começar por São José dos Campos, que já se encontra em curso depois do convênio assinado entre o Governo do Estado de São Paulo e a Prefeitura do Município de São José dos Campos, dará alento a uma melhoria efetiva da racionalidade do transporte no Estado: menor consumo de combustível, emissões mais baixas, redução de custos logísticos, ou seja, insumos importantes para o processo produtivo. Enfatizou que, com base nesses dados, assegura que existem as condições para se fomentar um novo ciclo produtivo no Estado de São Paulo. Argumentou ainda que outro fator importante é que a cabotagem, depois de quase meio século de “ostracismo”, começou a ressurgir no Brasil no começo deste século. Esclareceu que a cabotagem foi muito importante nos primeiros quatrocentos e poucos anos da história do Brasil, e agora ela começou a crescer. Relatou que isso é de particular importância porque no que diz respeito a São Paulo com a Zona Franca de Manaus, com a Bahia, com Pernambuco e com o Mercosul é extremamente relevante. Esclareceu que os caminhões provenientes da Zona Franca de Manaus e que andam cerca de 4,5 mil quilômetros pelas estradas, sujeitos a assaltos, emitindo poluentes e em condições inseguras, terão plena possibilidade de ancorar nos portos de São Paulo – seja Santos, seja São Sebastião. Ressaltou, nesse contexto, que a região de maior contato com a Zona Franca de Manaus é precisamente o Vale do Paraíba, disso deduzindo, portanto, que a possibilidade do ressurgimento da cabotagem e do consequente crescimento em São Paulo é um fato real, mas que demanda uma infraestrutura e uma nova racionalidade. Ressaltou que as informações que transmitiu, do ponto de



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

vista qualitativo, foram aferidas em recente pesquisa de mercado, feita pela Hylos (antiga Copy, do Rio, construtora do Porto de Hamburgo), que estudou as potencialidades do Porto de São Sebastião, à luz de uma metodologia logística e não portuária, que inclui o transporte terrestre em suas diversas modalidades, e que constatou, numa síntese desse vasto estudo, a existência de demandas já previstas, a exemplo do etanol e da base *offshore* – sobre o que se estima que São Sebastião suprirá um terço da Bacia de Santos e do Pré-Sal –, mas também dos veículos e contêineres, aí inclusos os de cabotagem. Observou referir-se, grosso modo, a um horizonte de 930 mil contêineres, dos quais 200 mil são de cabotagem, e que, portanto, o que era uma idéia inicial agora é algo constatado e corroborado pelas pesquisas feitas por duas instituições de renome internacional. Reiterou que o Projeto do Porto de São Sebastião propriamente dito foi objeto de muitas transformações ao longo do tempo, e isso não só porque a região possui forte vocação para o comércio exterior, com um potencial de cabotagem importante no contexto do Estado de São Paulo, mas também porque se situa junto a uma região com vocação portuária e com características que são muito singulares em todo o Planeta – uma região abrigada, não-estuarina, de águas profundas e com duplo acesso –, características estas que expressam sua vocação portuária. Enfatizou as águas profundas como a principal dentre as características que identificam referida vocação. Comentou tratar-se de um canal natural que possui de 23 a 53 metros de profundidade, o que é compatível com a sua idéia de que, em São Sebastião, pratica-se a ecodragagem, que é ensejada por tal profundidade. Destacou que a área do porto localiza-se em meio a várias unidades de conservação, ou seja, encontra-se nelas incrustada, o que leva a concluir que os Estudos de Impacto Ambiental devam ser orientados com muita cautela, de modo a lograr atender a todas as exigências da legislação. Declarou que outro elemento importante é o reconhecimento de que o Porto de São Sebastião “já existe” e é um porto efetivamente de grandes dimensões, pois é o sétimo do Brasil em movimentação de carga. Explicou que sua afirmação de que o Porto “já existe” se deve ao fato de muitas pessoas perguntarem quando se iniciará sua implantação – entretanto, ele já existe há setenta anos, a Petrobrás o utiliza há várias décadas, e trata-se de um porto de 50 milhões de toneladas, prevalecendo, hoje, toneladas a granel. Acrescentou que se trata de um porto com navegação intensa, pois só no ano passado foi visitado por 5 mil e 600 embarcações, sendo 800 navios de grande porte, ou seja, navios de 400 mil toneladas e duas ou três vezes maiores do que aqueles que frequentam o Porto de Santos. Portanto – acrescentou Frederico Bussinger –, navio não é novidade no Canal de São Sebastião, e o projeto vem sendo desenvolvido para atender, basicamente, a três demandas colocadas pelo Estado de São Paulo e Região Sudeste. Explicou que uma delas é o etanol, e a expectativa é exportar-se, em 2020, 15 milhões de metros cúbicos, enquanto atualmente se exportam apenas entre 2 e 3 milhões, surgindo a necessidade de se quintuplicar a capacidade nesse horizonte. Outra demanda é a Bacia de Santos e o Pré-Sal, em relação aos quais o Porto de São Sebastião tem uma posição estratégica. E mais uma demanda diz respeito ao crescimento do volume de contêineres, o que à primeira vista intriga, uma vez que se constata que os contêineres crescem mais do que o comércio e este mais do que o PIB: a resposta é que tem havido de fato um crescimento dos contêineres, pois, em apenas 25 anos, os contêineres, que representavam uma em cada cinco toneladas transportadas, passaram a representar dois terços e, hoje, caminham para três quartos, e vale dizer que toda a carga, atualmente, passa pelos contêineres. Considerou importante destacar que, hoje, o contêiner é o elo da conexão logística: é transportado pelo trem, pelo navio, pelo caminhão e até pelo avião, o que o torna um instrumento de racionalidade logística. Enfatizou que o fenômeno da “containerização” é irreversível, inclusive no Brasil, como comprova a história dos contêineres no país nos últimos 25 anos, que demonstra o crescimento da capacidade das embarcações, algumas delas hoje com capacidade superior a 300 toneladas e profundidade de 14 metros, algo ainda indisponível em São Paulo e no Sudeste brasileiro. Declarou que, para atender o mercado, está sendo desenvolvido este projeto, mas também se encontra em curso outro, que é a ampliação do Tebar, da Petrobrás, que é parte do Projeto Porto Organizado de São Sebastião. Frederico Bussinger também referiu-se ao porto público, que está retomando o projeto de 1939, e passou a apresentá-lo. Em seguida, referiu-se a outro projeto dos anos 70, que alcançava a Praia de Barequeçaba, mas que nunca foi implantado, após o que aludiu ao projeto original do Porto de São Sebastião e às áreas que estavam previstas para serem a ele incorporadas, a Enseada do Araçá e duas outras, como também uma “ilhotinha” que posteriormente contribuiu para a criação do Mangue do Araçá. Acrescentou que o projeto original, anteriormente apresentado, ocupava integralmente a Enseada do Araçá através de um aterro, reservando a mancha verde para um parque linear, e a ponta arredondada, que era o



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

mirante. Acrescentou ainda que esse projeto, que ocupava inteiramente a Enseada do Araçá, sofreu uma primeira modificação com a preservação do espelho de água, fruto da discussão com a comunidade ambiental, científica e com os moradores e pescadores da região e de Ilhabela. Informou também que esse espelho d'água com cem metros de largura mínima visava garantir o acesso das comunidades dos pescadores tanto de São Sebastião como de Ilhabela. E esclareceu que, como parte das negociações, estabeleceu-se o compromisso de serem instalados equipamentos como garagem, sanitários, deques etc., e que, com a evolução das discussões, o espelho foi prolongado para a parte posterior e, com isso, preservou-se a área do Mangue de Araçá, medida que se tornou possível com a mudança do método construtivo para colunas, estacas e lajes, que permitem a entrada e a saída da maré duas vezes por dia, impedindo que a água permaneça estagnada, o que era uma preocupação. Passou então a apresentar eslaides do projeto e a explicar cada uma de suas partes. Esclareceu a diferença existente entre o Mangue do Araçá e a Enseada do Araçá, e que a última se refere a um espelho d'água de cerca de 400 a 450 mil metros quadrados, enquanto o mangue diz respeito a uma área de 1 mil 500 metros quadrados, com cerca de quatrocentas árvores. Afirmou reforçar a abordagem da área, por ser ela um ícone do projeto, o que aparece até mesmo por ocasião dos debates. No que tange ao argumento de que o projeto daria azo à formação de um “paredão” de navios, contra-argumentou com base em fotos do centro de Ilhabela, pelas quais se percebe que é impossível daquele ponto, inobstante enxergar-se os navios ou os contêineres, enxerga-se o próprio porto, e até mesmo a Ponta do Araçá. Acrescentou que a partir do píer do Perequê já se torna possível enxergar os navios da Petrobrás e a Ponta do Araçá, mas ainda não se vê o porto. O ponto mais próximo ao porto, arrematou, correspondente ao Hotel Piúva, a cerca de dois quilômetros, distância esta que, sublinhou, é oito vezes superior à situação do Porto de Santos. Explicou que o projeto recebeu o nome de Plano Integrado Porto-Cidade exatamente por conta de não contemplar tão somente instalações portuárias, mas também a marina pública, cujo espaço é objeto de discussão com a Prefeitura de Ilhabela, e as marinas já existentes. Também um terminal de passageiros, área que é mantida reservada em razão de ainda gerar polêmica, uma vez que constitui objeto de disputa entre as prefeituras de Ilhabela e de São Sebastião, e que será atendida por um cais de uso múltiplo. Sua localização, explicou, foi estrategicamente definida, por conta não apenas de situar-se próximo às instalações portuárias, mas da avenida da praia, da futura balsa e do heliporto. Esclareceu que a balsa atual, que hoje obstaculiza o acesso ao porto, será transferida para outro local; o heliponto será transformado em heliporto, com o que será atendido o *offshore* e o turismo, e, inobstante não faça parte do projeto, mas posto que tem uma relação direta com ele, atua também com a plataforma logística de São José dos Campos. Reportou que uma questão bastante suscitada diz respeito aos acessos, enquanto obstáculos à implantação do projeto, e que já se trabalha nesse contexto com dois diferentes acessos, um dos quais planejado para o transporte do etanol, acesso este associado ao projeto de uma dutovia que se conecta com a hidrovia, onde se concentram os licenciamentos das usinas e plantações nos Estados de São Paulo, Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais, donde crer sejam os 1,2 mil quilômetros da hidrovia existentes adequados à dragagem desse etanol, que deste modo se conecta com a hidrovia e logo com o porto. Lembrou, a propósito, que o projeto sob análise integra a Rede Paulista de Dutos, em fase de conclusão pelo Governo do Estado. Pontuou que a questão do acesso rodoviário, que tem sido a mais polêmica, contempla a duplicação do trecho de serra da Rodovia dos Tamoios, e que a parte tecnicamente mais complexa é exatamente a que liga Caraguatatuba a São Sebastião, que compreende vinte e cinco quilômetros. Relatou que, para dar solução ao problema, foram estudadas nove alternativas de traçado para uma nova estrada, pois atualmente a existente é praticamente a única avenida a cruzar São Sebastião. Explicou que tais estudos levaram à idealização da estrada nova, uma estrada fechada que medeia a encosta da cidade de São Sebastião em paralelo à referida estrada-avenida, pois assim, com a implantação do projeto, ter-se-á um novo sistema viário de acesso, ou seja, em paralelo à estrada-avenida existente haverá uma nova estrada, a ser implantada. Informou que esta estrada chegará até o porto, o que destacou ser de grande importância, e se conectará a uma avenida de distribuição para as praias do sul, para a balsa e para o centro de São Sebastião, e destacou que no porto encontrará uma recepção e um estacionamento. Sublinhou que os caminhões destinados ao porto não passarão pela cidade, indo tão-somente do porto para a estrada, e vice-versa, evitando-se assim a demanda do viário urbano. Relatou tratar-se de uma estrada essencialmente em viaduto e túneis, e que deste modo logra preservar integralmente a área do Mangue no Araçá, o que só se tornou possível graças à utilização de colunas, estacas e lajes. A respeito de sua visita à Assembleia Legislativa, onde teve ocasião de



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

confrontar-se com dados, segundo ele irreais, que davam conta, por exemplo, de uma elevação no fluxo local para 240 mil veículos/dia, defendeu a necessidade de se pautar o debate apenas em dados objetivos, e não em especulações, e situou ao redor de 11 mil veículos/dia como um patamar compatível com a realidade, e no qual não se verifica saturação dos acessos. Em seguida, detalhou algumas alocações do projeto, novamente com suporte ilustrativo em eslaides, detalhando ainda as dez etapas de implantação e esclarecendo que as condições propostas foram analisadas à luz da capacidade viária local, com suporte na metodologia internacional HCM, utilizada pela Artesp e, de um modo geral, pelo Brasil nas concessões que realiza. Argumentou que é possível afirmar que, do ponto de vista viário, as condições finais do projeto serão ainda melhores do que as condições atuais, isto porque hoje toda a movimentação local onera uma única estrada, a antiga, e futuramente toda essa movimentação será direcionada à nova estrada, o que poderá ensejar a requalificação da estrada local como avenida, apenas para atendimento ao tráfego no município. Declarou que, ao longo dos anos, as críticas ao projeto foram-se alterando e que cada uma delas se mostrou indefensável. Postulou que é por essas razões que o Projeto do Porto-Cidade é logística e ambientalmente adequado, constituindo-se em uma solução para problemas regionais e nacionais, desde que sejam mitigados os problemas ambientais. Acrescentou que, ao longo destes dois últimos anos, foram feitas mais de duzentas apresentações e feitos mais de vinte debates públicos e, certamente, este é o projeto brasileiro cuja estrutura foi mais discutida no país. Dessas discussões foram selecionadas as perguntas feitas, analisadas as críticas, entrevistas e artigos publicados e, com base nesses dados, foi editado um conjunto de perguntas, as mais frequentes, as quais solicitou fossem distribuídas, e em havendo alguma pergunta adicional, será ela incluída posteriormente nesse conjunto. Passou-se neste ponto à discussão do projeto. O conselheiro **Jacques Lamac** comentou ter ficado impressionado com a apresentação, mas que surgiram dúvidas sobre o vazamento de petróleo no mar com o aumento de fluxo dos navios e perguntou sobre as medidas que foram cogitadas com relação a esse tráfego na região. Explicou que formulava esse tipo de questionamento porque participara de duas ou três ações relacionadas com vazamento de petróleo e lavagem das embarcações, e lhe pareceu haver aí um problema sério, principalmente em Ilhabela. Inquiriu também, no que tange à estrada que será construída, quais as medidas que foram cogitadas em relação às emissões, dado que o aumento do volume de tráfego será bastante substancial, aspecto este que, associado à subida da serra, contribuirá para que as emissões sejam maiores. Observou que, mesmo em se tratando do diesel S-10, existe insegurança em relação à sua distribuição e uso, motivo pelo qual seria oportuna a adoção de uma cautela ou da exigência de que os caminhões passem a utilizar esse tipo de combustível, para que se exerça um controle maior. Comentou que, como foi informado, o problema do mangue está resolvido por se tratar de um número pequeno de árvores, mas que, mesmo assim, desejava ter conhecimento do tipo de compensação que será adotado. **Frederico Bussinger** asseverou que o Mangue do Araçá será totalmente preservado. Em breve digressão, narrou haver frequentado durante onze ou doze anos a Praia de Barequeçaba, exatamente no período áureo de derramamento de petróleo, e presenciou vários deles, tendo visto manchas de petróleo na areia, mas que, sem dúvida, episódios como este pertencem ao passado, não só em São Sebastião como no mundo, e que, no caso do Brasil, havia-se reportado ao passado em decorrência das medidas rígidas que foram adotadas e dos programas implementados de prevenção e de mitigação quase *online*. Acrescentou que este é um tema que vem sendo tratado mundialmente com maior rigor, e que existem novas normas que passarão a vigorar já em 2010, e entre elas estão as que contemplam os cascos duplos dos navios, uma vez que, depois do grande acidente do Valdez, mudaram praticamente todas as normas mundiais, já que foram adotados novos métodos construtivos e medidas mitigadoras. Em razão disso, portanto, afirmava-se caudatário dessas mudanças mundiais, e que certamente esses controles dos acessos dos navios serão feitos com o maior rigor e as referidas mudanças serão sempre atualizadas. Observou ainda que, no caso da presença destes navios, esse controle ocorrerá, e ele fará parte do processo de licenciamento, mais precisamente na etapa da concessão da licença de operação. Ponderou que, no caso das estradas que cortam o município de São Sebastião, os caminhões que nela circularão ainda não chegaram, o que faz do fato do porto ser pequeno uma vantagem no que diz respeito ao transporte de carga geral e de granel sólido, pois a possibilidade de definição de normas específicas é mantida. Acrescentou que, no entanto, há fatos como aquele noticiado pelos jornais há meses atrás sobre os testes com os caminhões “flex”, o que é uma realidade em termos de veículo de passeio no Brasil. Declarou que se sentia muito à vontade no tratamento deste assunto porque, antes de estar no Porto, foi Secretário Municipal de Transportes, quando então teve a



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

oportunidade de definir em São Paulo o Programa de Renovação da Frota, que, entre outras exigências, determinou a efetivação das normas, no caso do Euro-3. Por conta disso, arrematou, à época foram renovados mais de quatro mil e quinhentos veículos, chegando-se a ter, durante muito tempo, um “emissômetro” no sítio eletrônico da SPTrans que mostrava os ganhos ambientais. Declarou ter certeza de que, num horizonte de três ou quatro anos, quando esse projeto for implantado, não só circularão caminhões das novas gerações como o diesel será de melhor qualidade como também as alternativas energéticas. Enfatizou que se estava trabalhando em um cenário muito positivo desse ponto de vista, e que insistia em não escamotear, afirmando mesmo que certamente o tráfego aumentará naquele trecho até o Vale do Paraíba, o que torna necessário que se fixem quais são os ganhos e perdas nas escalas regional, estadual, federal e planetária. Destacou poder demonstrar alguns dados ilustrando que, caso ocorra o aumento das emissões locais, o balanço energético de emissões será francamente favorável, pela somatória de fatores.

Sergio Pompéia, chamado a manifestar-se, informou que no Porto de São Sebastião há uma área de manguezal que se formou em decorrência do enrocamento da estrutura do próprio porto, porque, quando ele é executado, o sedimento pára ou diminui a velocidade da água e, quando ele se aproxima da superfície, acaba propiciando o crescimento de manguezais e seu acúmulo, e que há nesta região cerca de 10 mil metros quadrados de área de origem antrópica, resultante de impactos. Acrescentou que esse mangue deverá ser suprimido, e que, dentro da área remanescente do canal, há indicação de desenvolvimento de novos manguezais, em virtude de sua tendência a ocupar tanto a faixa litorânea como aquela próxima ao cais, o que se constitui em um anteparo, do ponto de vista visual. Relatou que, em termos de compensação, há possibilidade de esse mangue se recuperar quatro vezes mais no interior da Bacia do Araçá, e que na parte alta da serra há uma região desmatada, no pé da Serra do Mar, e há alguns fragmentos próximos do porto que estão isolados do parque, motivo pelo qual foi feita uma recomendação de que se proceda ao reflorestamento e esses fragmentos sejam integrados ao parque ecológico, sendo, portanto, certo que esse reflorestamento melhorará muito a paisagem de Ilhabela. Concluiu postulando que deverão ser tomadas duas medidas: uma, recuperar-se o manguezal na baía, que passará a ocupar quatro vezes o tamanho atual, e outra, recuperar-se o morro. O conselheiro **Eduardo Trani** declarou não ter dúvidas sobre a importância do projeto, pois tem acompanhado há alguns anos a política de desenvolvimento regional do Estado de São Paulo, o que hoje faz na condição de representante da Secretaria da Habitação, onde se encontram em curso, depois da adoção de uma série de medidas legislativas incorporadas ao longo dos anos, inúmeros instrumentos de planejamento que apresentam interfaces entre si, a começar pelo Zoneamento Ecológico-Econômico – elaborado pela Coordenadoria de Planejamento Ambiental e que conta com a colaboração de outros órgãos da Secretaria do Meio Ambiente – e os planos diretores dos municípios cuja elaboração foi concluída em 2006. Esclareceu que a formulação desses instrumentos municipais pode ser comparada a um “trabalho de formiga”, e que tem como finalidade contribuir para que os municípios assimilem dimensões da política urbana e de desenvolvimento regional. Explicou que se seguiram à elaboração desses dois instrumentos os chamados projetos estratégicos. Esclareceu que o papel do Governo do Estado não pode ser outro senão o de organizar o desenvolvimento macroeconômico. Argumentou que, no campo dos transportes, o Estado tem sempre brindado com novos projetos, pois há muito são discutidos Planos de Desenvolvimento dos Transportes, os de 2020 e 2025, cujos dados Frederico Bussinger trouxe de novo à tona, testemunhando, assim, uma integração de informações. Afirmou que o Plano Porto-Cidade vem nessa mesma linha e no contexto da importante discussão sobre o Pré-Sal. Declarou que pretendia, mais do que formular questões específicas, relatar aos colegas qual a ação preventiva que o Estado de São Paulo vem realizando no campo sócio-econômico-ambiental. Esclareceu que pretendia ressaltar um fato importante e novo no âmbito dessa política regional, que diz respeito ao impacto local das moradias da população de baixa renda. Argumentou que a esse respeito já se vivenciou uma situação de caos em relação à qual não há muito sobre o que cogitar, pois se trata da solução dada por cada prefeito. Chamou a atenção para um dado novo em relação ao qual pretende oferecer algumas informações: diz respeito ao fato de ter o Governo do Estado, no final deste ano, iniciado um plano estratégico de longo prazo, que se chama Plano Estratégico de Interesse Social. Argumentou que se trata da segunda iniciativa dessa natureza no país, uma vez que o Estado de Pernambuco já implantou o seu, e que, como coordenador do projeto no Estado de São Paulo, já havia contratado consultores para sua formulação, cuja conclusão de sua implementação é prevista para o ano 2023. Argumentou que esse projeto se associa aos demais e sua importância se deve ao fato de ter



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

ocorrido uma mudança na destinação dos recursos, o que se deve não só ao desenvolvimento econômico da região como também à disponibilidade, nos próximos dois anos, de 36 bilhões de reais destinados ao programa do Governo Federal “Minha Casa, Minha Vida” – aliás com um risco positivo, porque, se aprovada a PEC da Moradia Digna, existirão recursos perenes para projetos de moradia de interesse social. Antecipou que esse volume de recursos, da ordem de 20 bilhões/ano, serão perenes nos próximos dez ou vinte anos. Acrescentou que a PEC da Moradia Digna propugna vinte anos de recursos cativos da Federação, dos Estados e dos Municípios, que podem ser destinados para a compra de terra e construção de habitação de interesse social que terá enorme impacto sobre os fragmentos florestais e sobre os espaços frágeis em regiões nobres como as escolhidas. Retorquiu que, em vez de fazer perguntas, colocava-se à disposição de todos e antecipou que um dos *fronts* em que está trabalhando é a realização de reuniões com a Agem, a Codesb e com a Câmara Técnica da Habitação, com vistas à realização do diagnóstico, a partir do qual será possível trabalhar com as perspectivas de projetos como o Porto-Cidade, para que, no futuro, em suas sete etapas de implantação, não se venha a enfrentar impactos significativos. Declarou que teme, entre outras coisas, o risco de se repetirem antigos ciclos de desenvolvimento do Litoral do Estado de São Paulo, como, por exemplo, o ciclo de construção da Rodovia Anchieta, o da construção da Rodovia dos Imigrantes, o ciclo da ampliação do Porto de São Sebastião, porque em cada um deles foram geradas cidades-favelas em São Vicente e em Cubatão, e que para a retirada de cada uma foram feitas tentativas cujos custos para o erário são imensos, e que, por estas razões, é impossível formular projetos estratégicos como o Porto-Cidade e o Pré-Sal sem o planejamento concomitante da questão da moradia. Reiterou estar à disposição naquilo em que puder colaborar com o Projeto Porto-Cidade e que já se preparava para contatar o coordenador do Projeto Porto-Cidade, Frederico Bussinger, para que referido projeto cresça na perspectiva regional justamente de expansão de moradias, porque virão depois pessoas de fora, pois se sabe como os ciclos demográficos ocorrem em função da demanda para construção, e isso é inevitável. Informou que em Ilhabela não existem condições para construção de moradias, dado que não existem terrenos para a construção de moradias populares. Acrescentou que se pode até reurbanizar a cidade, mas não se pode construir novos conjuntos habitacionais. Declarou que se deve, portanto, ter um planejamento estratégico que contemple o necessário espaço para a moradia daqueles que aí trabalharão e que também contemple a preservação dos atributos naturais da região. Ofereceu seus préstimos também para colaborar no sentido de que no próximo ano, quando forem realizados encontros regionais, se possa integrar as diretrizes desse projeto em um planejamento para ao litoral, e solicitou ao coordenador da Coordenadoria de Planejamento Ambiental da SMA, Casemiro Tércio Carvalho, que pilota o Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral Norte, que discuta as interfaces desse ordenamento com os projetos estratégicos propostos pela Secretaria da Habitação. O conselheiro **Daniel Hogan** observou, inicialmente, que uma das características dessa região e de todo o Litoral do Estado de São Paulo é a presença de uma estreita faixa de terra entre a serra e o Mar, o que significa que há poucas opções para a localização das diferentes atividades necessárias, sejam econômicas, sejam aquelas voltadas para a construção de moradias para a população. Manifestou sua preocupação com a possibilidade de essas atividades contribuírem para o aumento da vulnerabilidade da região, risco este que é preciso contemplar. Informou que esteve recentemente em São Sebastião e ficou impressionado com um bairro no qual as casas se encontram “coladas” nos tanques de combustível, e questionou se esse risco que a população da região já vivencia não se avultará com esse novo investimento, e por essa razão inquiria sobre a maneira como é incorporada, pelo projeto, essa vulnerabilidade da população. Declarou que a segunda questão que formulava dizia respeito às mudanças climáticas, tendo em vista tratar-se de uma região que sofrerá impacto de modo particular, embora todo o litoral seja suscetível a impactos, uma vez que as tempestades ficarão mais fortes, o nível do mar aumentará e, por consequência, também o processo erosivo da costa. Acrescentou que esses fenômenos ocorrerão somente nas próximas décadas, não de imediato, mas que é preciso desde já incorporar tal perspectiva ao projeto, como, por exemplo, na preparação da Defesa Civil ou de outro mecanismo equivalente que possa responder, com agilidade, a esses eventos climáticos que, com certeza, ocorrerão. O **Secretário-Executivo** informou que esse projeto será licenciado pelo IBAMA mas que, certamente, a SMA se manifestará. Esclareceu que a conselheira e diretora do DAIA Iracy Xavier está registrando todas as questões e sugestões feitas, para que sejam analisadas na ocasião em que o IBAMA ouvir a SMA. **Esta conselheira** declarou que, contemplando as preocupações externadas pelo conselheiro Eduardo Trani, informava que, tendo em vista as propostas do



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

Governo do Estado, a SMA editou a Resolução 68, de 22/09/2009, criando a obrigatoriedade de os empreendimentos apresentarem solução para a questão habitacional. Acrescentou ainda que, além dos aspectos considerados pelo conselheiro Eduardo Trani, mais precisamente sobre a necessidade de se regularizar as ocupações, a SMA se preocupa com a pressão exercida sobre as unidades de conservação da região, em especial sobre o Parque Estadual da Serra do Mar, que correm o risco de serem invadidas. Advertiu que, em última análise, será necessária a adoção de algumas medidas com o intuito de se aliviarem as pressões sobre as unidades de conservação. A conselheira **Maria de Fátima** declarou que já conhecia os projetos que estão sendo propostos pelo Governo do Estado e sabia de sua importância, e que, em relação à necessidade de planejamento, tal como propôs o conselheiro Eduardo Trani, englobando habitação e transporte, posicionava-se inteiramente a favor. Informou que as Secretarias de Planejamento, Desenvolvimento e Meio Ambiente estão despendendo esforços para elaborar um planejamento ambiental estratégico, que teve sua origem na Comissão de Petróleo e Gás, que tenta englobar a expectativa que se tem em relação a essa plataforma recém-descoberta no litoral, em relação à qual existe certa preocupação no que diz respeito à compreensão que se tem de que é bom que o desenvolvimento aconteça, mas não a qualquer preço. Aduziu que, somando-se a essa preocupação aquelas externadas pelo conselheiro Daniel Hogan, é necessário que se tenha uma visão de médio a longo prazos, que envolva não só as preocupações ora formuladas como também as mais antigas, ou seja, tanto aquelas herdadas dos projetos sociais como as derivadas das mudanças climáticas. Enfatizou ser necessário incorporar tecnologias e conhecimentos e que só manifesta preocupação porque precisa ter clareza quanto a ser essa integração de litoral com planalto e interior realmente necessária. Ao concluir, declarou que o Projeto Porto-Cidade é também contemplado pelos projetos coordenados pelas Secretarias de Planejamento, Desenvolvimento e Meio Ambiente. Esclarecendo às questões formuladas, **Frederico Bussinger** fez as declarações que seguem. Primeiro, que esse projeto, apesar de estar sendo licenciado pelo IBAMA, seus gestores, conhecedores que são das zonas cinzentas não só em relação ao futuro, mas também ao passado, e bastante envolvidos em ações civis públicas e em processos até mesmo depois que a obra foi já executada, tomaram a providência de fazer gestão junto ao órgão federal, o IBAMA, e aos órgãos estaduais, DAIA, CETESB e CONSEMA. Acrescentou que os coordenadores e responsáveis por este projeto pretendem seja ele licenciado por um único órgão, conforme determina a Resolução CONAMA 237. Declarou que durante oito meses se discutiu essa questão, pois efetivamente não se sabe no Brasil qual é o órgão que tem competência para licenciar, o que cria situações singulares, porque para além de 12 metros quem licencia a dragagem é o Governo Federal, ou seja, o IBAMA, e, abaixo de 12 metros, quem licencia a dragagem é o Governo Estadual. Enfatizou que a insegurança jurídica é muito grande, donde os responsáveis e coordenadores desse projeto terem realizado gestões, como já havia dito, com todos os órgãos, inclusive municipais, até firmar-se o posicionamento de que o licenciamento deveria ser feito pelo IBAMA, ouvidos os demais órgãos. Sublinhou ainda que, para definição do termo de referência do projeto, foi realizada uma reunião com nove órgãos, totalizando trinta e seis pessoas, e foi com base no documento lavrado na ocasião que se elaborou o EIA/RIMA. Pontuou, em seguida, que as informações que ofereceu estão fulcradas no Projeto Porto-Cidade, mas que, na verdade, buscou-se ampliar todas as interfaces institucionais desse projeto, e que detalhou a questão com a DERSA, do ponto de vista da balsa; com o DER, em relação às estradas; com a Petrobrás, em relação à ampliação; com a Prefeitura, em relação ao terminal pesqueiro, ao Centro de Convenções, à Avenida Perimetral etc.; com a Secretaria da Habitação, quanto a moradias; com o Centro Paula Souza, em relação à formação de mão-de-obra; com a Petrobrás, em relação ao petróleo e ao gás, e, mais recentemente, na avaliação ambiental estratégica, com a SMA. Reiterou ter ido até onde possível com as próprias pernas, na perspectiva da sinergia e de uma visão holística do projeto, e que, portanto, inovou-se mesmo na forma do licenciamento, pois não se está licenciando uma obra, mas, sim, um projeto, o que é inédito em termos portuários no Brasil, onde usualmente se licencia um píer, um terminal, e neste caso se está analisando todo o projeto para a licença prévia, inclusive suas interfaces mais críticas – com as estradas. Reforçou que tudo isso representa uma novidade metodológica no trato dessa questão, justamente com o intuito de se aprofundar essa visão, conforme já dito, holística, sinérgica, que será ampliada com a avaliação ambiental estratégica. Observou que a intervenção no Litoral Norte, do ponto de vista de projetos no Brasil, está muito avançada, posto que se desenvolve sob características singulares e inovadoras. Ponderou que já se tratou da questão da mão-de-obra, aí incluída a que trabalhará na operação, que não é a de baixa renda, à exceção



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

daquela que trabalhará na construção civil. Esclareceu que os trabalhadores dessa última etapa não compõem grandes massas, chegando a 2 mil e 500 pessoas qualificadas, no máximo. Relatou que, para minimizar os impactos, para não se construir uma nova Macaé ou uma nova Cubatão, procurou-se tratar da formação profissional e da requalificação, de modo a se garantir à população local condições para pleitear os postos de trabalho. Comentou que isso talvez tenha irritado os turistas de verão ou de meia semana, porque, como visto na audiência realizada na USP, explicitamente foi afirmado que o porto tirará a mão-de-obra dos guardadores, das empregadas domésticas, e isso daria ensejo à compreensão segundo a qual o Projeto Porto-Cidade seria um competidor pela mão-de-obra local, explicando inclusive a exasperação observada. Argumentou ainda que o Centro Paula Souza está trabalhando para criar a Fatec, uma vez que a Etep já existe. Informou que o processo da migração é antigo, como comprovam as estatísticas das três últimas décadas. Noticiou que o jornal “Imprensa Livre” publicou uma estatística estarrecedora que mostra ter a população de Ilhabela crescido em torno de 3 mil pessoas nos três ou quatro últimos anos. Explicou que este aumento não tem nada a ver com o porto, mas sim com a realidade, e comentou que teve informações estranhas sobre as razões desse crescimento. Frisou uma vez mais que os trabalhadores do porto não constituem grandes contingentes e que o método construtivo leva em conta as mudanças climáticas, entre outras, a elevação do nível do mar. Observou por sua vez que é “inescapável” a estreiteza da faixa, pois se trata de um fenômeno mundial a respeito do qual se pode afirmar que “costas largas não dão bom porto”, pois a largueza conspira contra profundidades, tornando-se desse modo necessária a implantação de grandes estruturas marítimas, como pontes muito longas. Esclareceu que tornar compatíveis essas diversas características e usos são o grande engenho e arte dos portuários, e que esse projeto tem sido a oportunidade de corrigir equívocos inclusive seus. Profetizou que a análise ambiental é a grande novidade e deve tornar-se paradigmática, na medida em que permitirá uma visão “de atacado” do contexto sob análise. Esclareceu, por último, que se está interagindo com as Prefeituras, com vistas à revisão de seus planos diretores. Passou-se ao segundo item da ordem do dia, qual seja o Plano Expansão/SP. O conselheiro e representante da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, **Alberto Epifani**, declarou inicialmente que passaria a apresentar o resultado concreto de décadas de estudo sobre a mobilidade urbana no Estado de São Paulo, a começar pela pesquisa feita em 1987, com o objetivo de se identificar a demanda de deslocamento diário na cidade de São Paulo, o que deu lugar ao PITU - Plano Integrado de Transporte Urbano, que forneceu subsídios em 2002 a um novo projeto, o PITU + 20. Observou que as metrópoles crescem e geram necessidades de deslocamentos diários, motivo pelo qual se passou a contar com o modelo rodoviarista, que, em sua perversidade, empurrou a população para a periferia, implantando, a partir do final da década de 50, o chamado modelo periférico, com o qual o Estado gasta cada vez mais recursos. Esclareceu em seguida que, nas três regiões metropolitanas existentes no Estado de São Paulo – RM de São Paulo, com 20 milhões de habitantes; RM de Campinas, com 3 milhões de habitantes, e a RM da Baixada Santista, com 1,4 milhões de habitantes –, operam três empresas: a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM; a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU/SP e a Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô. Acrescentou que a primeira empresa, a CPTM, opera em 22 municípios, transporta 2 milhões de passageiros/dia, possui 251 km de trilhos, 6 linhas e 89 estações; e que a EMTU, por sua vez, opera em 67 municípios, que abrangem as três regiões metropolitanas, transporta 2 milhões de passageiros/dia, possui 33 km de corredor, 850 linhas e 5 mil e 380 coletivos, com dez terminais na RMSP e dois na RMC; e o Metrô opera exclusivamente no Município de São Paulo, transporta 3,3 milhões de passageiros/dia, mantém 4 linhas e 55 estações. Esclareceu que o Plano Expansão/SP consiste: a) na expansão para 240 km do sistema sobre trilhos; b) na ampliação da frota, com a aquisição de 107 novos trens até 2010; d) na reforma da frota existente da CPTM e do Metrô; e) na implantação de corredores de ônibus metropolitanos; e f) na implantação de novo sistema sobre trilhos, que é o metrô leve. Esclareceu que o investimento nesse plano é da ordem de 20 bilhões de reais, dos quais 11 milhões e 365 mil reais – equivalentes a 56,6% do total – serão empregados no Metrô; 7 milhões e 663 mil reais – equivalentes a 38,2% do total – serão empregados na CPTM; e 1 milhão e 380 mil reais – equivalentes a 5,2% do total – serão empregados na EMTU. No que concerne ao Metrô, serão expandidas: 1) a Linha 2 - Verde, que terá mais duas estações, Sacomã e Vila Prudente, com a consequente elevação do contingente atualmente transportado de 380 mil passageiros/dia para 800 mil passageiros/dia já no próximo ano, interligando-se com o Expresso Tiradentes, que, após concluído, transportará 450 mil passageiros/dia; 2) a Linha 4 – Amarela, em fase de construção, que se



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

interligará na Estação Pinheiros com a Linha 9 – Esmeralda e, na Estação República, com a Linha 1 – Azul, a Linha 2 – Verde e com a Linha 3 – Vermelha. Informou que este trecho transportará 705 mil passageiros/dia em sua primeira fase – cuja conclusão está prevista para 2010 –, e, na segunda fase, prevista para 2014, 970 mil passageiros/dia; 3) a Linha 5 – Lilás, parte da qual já se encontra construída, e que se interligará à Linha 1 – Azul e à Linha 2 – Verde, cujo contingente atualmente transportado, 130 mil passageiros/dia, passará para 644 mil passageiros/dia; 4) a Linha 6 – Laranja, ainda em projeto, que se interligará às Linhas Azul, Amarela, Rubi e Diamante, e transportará 600 mil passageiros/dia; 5) a Linha 15 – Branca, também em projeto, que se integrará à Linha 12 – Safira e à Linha 13 – Jade, transportará, ao ser concluída em 2014, 600 mil passageiros/dia; 6) a Linha 16 – Prata, também em projeto, que se integrará à Linha 6 – Laranja, à Linha 7 – Rubi e à Linha 8 – Diamante e transportará 200 mil passageiros/dia; e 7) a Linha 17 – Ouro, que se integrará à Linha 1 – Azul, à Linha 5 – Lilás, à Linha 9 – Esmeralda, à Linha 4 – Amarela e ao Corredor ABD da EMTU. O conselheiro **Alberto Epifani** argumentou também que, no que concerne à CPTM, serão construídos 160 km com a qualidade do Metrô, de modo a oferecer transporte com segurança e rapidez, associando-se a essas condições a melhoria da qualidade das estações e dos trens. Informou que, depois de concluídos os trechos em operação, a Linha 10 – Turquesa se interligará ao Expresso ABC, de modo que o contingente atualmente transportado – 303 mil passageiros/dia – passará, em 2010, para 445 mil passageiros/dia, além dos 670 mil passageiros/dia transportados pelo Expresso ABC. Acrescentou que, depois de construído o trecho do Expresso Leste ou Linha 11 – Coral, que estenderá esta linha até a Estação Suzano, o contingente atualmente transportado de 298 mil passageiros/dia, no trecho Estação Luz - Guaianazes, passará para 337 mil passageiros/dia, no trecho Estação da Luz - Suzano. Informou também que o Expresso Aeroporto e o Trem de Guarulhos, depois de concluídos, transportarão 126 mil passageiros/dia e se interligarão ao Corredor de Guarulhos, que, por sua vez, fará conexão com a Linha 1 – Azul do Metrô e com a Linha 13 – Jade da CPTM, em condições de transportar 106 mil passageiros/dia. Antecipou que, em relação ao Corredor São Mateus-Jabaquara, serão feitas melhorias no que concerne à eletrificação, à repotencialização, à expansão do percurso – que passará a percorrer o trajeto Diadema-Brooklin –, e ao aumento da capacidade, pois o contingente atual de 195 mil passageiros/dia aumentará para 212 mil passageiros/dia em 2010. Em relação ao Corredor Noroeste, na Região Metropolitana de Campinas, informou ainda o conselheiro Alberto Epifani que ele será ampliado em 32,7 km e passará a ter capacidade de transportar 110 mil passageiros/dia, e, na Região Metropolitana da Baixada Santista, o Sistema Integrado Metropolitano interligar-se-á com os sistemas de transporte municipais e, juntos, terão capacidade de transportar 165 mil passageiros/dia, na primeira fase. Este conselheiro ofereceu ainda as seguintes informações: 1) que até 2010 o Metrô adquirirá mais 47 carros novos, dos quais 6 já se encontram em operação na Linha 2; 2) que os 98 trens das Linhas 1 – Azul - e 3 – Vermelha serão reformados; 3) que, dos 60 carros novos que serão adquiridos pela CPTM, 12 já se encontram em operação na Linha 9 – Esmeralda; 4) que, para a Linha 8 – Diamante da CPTM, serão reformados 12 trens da série 5000, que perfazem um total de 96 carros, os quais passarão a contar com ar condicionado, e com aumento da motorização, e que serão comprados 24 novos trens, perfazendo um total de 192 carros; 5) que, com as aquisições e reformas, serão diminuídos o intervalo entre os trens do Metrô e entre os da CPTM e a duração das viagens, se usufruirá de maior conforto nos trens e de maior facilidade de acesso, e serão menores a emissão de poluentes como o CO², o número de acidentes, o consumo de combustível, os custos operacionais e os gastos com a manutenção. Respondendo às questões formuladas pelo conselheiro **Daniel Hogan** sobre o trem de alta velocidade, o conselheiro e representante da Secretaria de Estado dos Transportes **Alberto Epifani** informou: 1) que o sistema de alta velocidade será implantado gradativamente – trata-se de um processo de aproximação sucessiva; 2) que a opção pelo local do terminal que integrará à rede, e que incidiu sobre o Campo de Marte, a 200m da Estação Carandiru, se deveu às características do local, que dispensa investimentos. Depois de o **Secretário-Executivo** comunicar que, como se havia alcançado o teto da reunião, a apresentação do último item da ordem do dia seria transferida para a próxima plenária, e como mais nada foi tratado, deram-se por encerrados os trabalhos desta reunião. Eu, Germano Seara Filho, Secretário Executivo do Consema, lavrei e assino a presente ata.