



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

Ata da 308ª Reunião Ordinária do Plenário do Conselho Estadual do Meio Ambiente-CONSEMA, realizada no dia 19 de junho de 2013.

Realizou-se no dia 19 de junho de 2013, às 09h00, na Sala de Reuniões do Conselho, Prédio 6 da SMA/CETESB, Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345, a 308ª Reunião Ordinária do Plenário do CONSEMA. Compareceram os conselheiros: **Bruno Covas, Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA**, **Ulysses Botino**, **Maria Auxiliadora Assis Tschirner**, **Sido Otto Koprowski**, **Felipe de Andrea Gomes**, **Patrícia Iglecias**, **Rui Brasil Assis**, **Daniel Teixeira de Lima**, **Flávio de Miranda Ribeiro**, **Jorge Hamada**, **Andrea Nascimento**, **Alberto José Macedo Filho**, **Antonio Carlos de Freitas Júnior**, **Antonio Elian Lawand Júnior**, **José Ricardo Franco Montoro**, **Zuleica Maria de Lisboa Perez**, **Luís Fernando Rocha**, **Olavo Reino Francisco**, **Rubens Nicaretta Chemin**, **Olavo Coutinho Nogueira**, **Yara Cunha Costa**, **Luiz Ricardo Viegas de Carvalho**, **Ronaldo Severo Ramos**, **Marcos Lopes Couto**, **Daniel Glaessel Ramalho**, **Mário Imura**, **Marcelo Pereira Manara**, **André Graziano**, **Casemiro Tércio dos Reis Lima Carvalho**, **Ana Cristina Pasini da Costa**, **Luiz Antônio Cortez Ferreira**, **Marcos Camargo Campagnone**, **Carlos Alberto Maluf Sanseverino**, **Isabel Cristina Baptista**, **Ademir Cleto de Oliveira**, **Antônio César Simão**, **Matilde da Costa**, **João Carlos Cunha**, **Jeferson Rocha de Oliveira**, **Miguel Luiz Menezes Freitas** e **Francisco Emílio Baccaro Nigro**. Constavam do Expediente Preliminar: 1. Aprovação da Ata da 307ª 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. Apreciação do EIA/RIMA do empreendimento “Implantação da Linha 18 – Bronze (Trecho Tamanduateí/Alvarengas)”, de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, em São Paulo, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul (Proc. 132/2011); 2. Apreciação do EIA/RIMA do empreendimento “Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP-099) – Trecho Serra, entre o km 60,48 e o km 82”, de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo – DER e da Desenvolvimento Rodoviário S/A – DERSA, em Caraguatatuba e Paraibuna (Proc. 098/2011). O **Presidente do CONSEMA** submeteu à votação, nos termos regimentais, a Ata da 307ª Reunião Ordinária do Plenário e, como o **Secretário-Executivo do CONSEMA**, declarou não ter nenhuma comunicação a fazer. Passou-se aos assuntos gerais e inclusões de urgência na ordem do dia. A conselheira **Yara Cunha Costa** informou que o forte envolvimento da Coordenadoria de Educação Ambiental na realização da Virada Cultural foi a novidade do evento este ano, pois se revelou importante trabalho de retaguarda, como bem refletiu a significativa busca de informações por parte dos visitantes. Acrescentou constituir o passo seguinte a efetivação da Virada Sustentável Paulista, cujos realizadores serão os mesmos, pois, além de experientes, são detentores de marca que possui forte apelo junto à população. O conselheiro **Luiz Ricardo Viegas de Carvalho** noticiou o lançamento, no último dia 11, em São José do Rio Preto, da Operação Corta-Fogo, cuja implementação contou com a efetiva participação da ARTESP, como bem ilustrou o comentário da conselheira Maria Auxiliadora Tschirner ao declarar que a concessionária Via Oeste se engajara na campanha. A conselheira **Zuleica Maria de Lisboa Perez** declarou que, em sua intervenção na última plenária, noticiou o apoio que a Coordenadoria de Planejamento Ambiental vem dispensando aos municípios para que confeccionem seus planos municipais de resíduos sólidos, principalmente aqueles com até 100 mil habitantes, e os que constituem a RMSP. Acrescentou que os últimos participarão do evento de capacitação que acontecerá no dia 1º de agosto próximo, pois os prefeitos, com certeza, atenderão à solicitação de encaminhá-los ao evento. O conselheiro **Daniel Teixeira de Lima** noticiou que nos últimos dias 12, 13 e 14 a SMA e o Palácio dos Bandeirantes sediaram o *Network of Regional Governments for Sustainable Development. Home – NRG4SD*, ocasião em que a Catalunha foi reeleita co-presidente Norte e estabelecidos marcos para a sustentabilidade do meio ambiente, reforçando o papel dos governos subnacionais sobre os quais este Conselho se manifestou por ocasião da RIO + 20. Passou-se ao primeiro item da Ordem do Dia: a apreciação do EIA/RIMA do empreendimento “Implantação da Linha 18 – Bronze (Trecho



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

Tamanduateí/Alvarengas)”, de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, em São Paulo, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul (Proc. 132/2011). **Rui Stefanelli**, representante da Coordenadoria de Planejamento e Gestão da Secretaria dos Transportes Metropolitanos declarou que participou desde o início da elaboração do projeto, ou seja, desde a formulação de sua concepção, e esperava que, se tudo corresse bem, no próximo ano seria iniciada sua execução. Ofereceu breve relato sobre sua história, que se iniciou em 2009, quando técnicos ligados aos órgãos municipais de São Bernardo do Campo comunicaram à Secretaria dos Transportes Metropolitanos que o Plano Diretor do Município se encontrava em processo de elaboração e que, em sua abrangência, contemplava todo o tipo de transporte. Nesse contexto, os técnicos dos órgãos municipais de São Bernardo do Campo solicitaram à Secretaria que examinasse a possibilidade de esse plano abarcar uma linha que se ligasse ao sistema de alta capacidade e que promovesse não somente a interligação entre São Bernardo e São Paulo, mas abrangesse também os municípios de São André e São Caetano. Os órgãos técnicos da Secretaria dos Transportes Metropolitanos não só reconheceram a viabilidade da proposta como se prontificaram a assumir, juntamente com o Metrô, a coordenação técnica do projeto, que passou a integrar o plano diretor. Ato contínuo, estabeleceu-se um diálogo entre os órgãos estaduais e municipais que ensejou a parceria que deu início ao desenvolvimento do projeto funcional da Linha 18, que já fazia parte do Plano Integrado dos Transportes Urbanos–PITU 20/25. Foram então propostas e analisadas com base nos critérios combinados de demanda e eficiência, nove alternativas de traçado, todas partindo do Paço Municipal de São Bernardo do Campo, algumas finalizando seu trajeto em algum ponto do Município de São Paulo – entre outros em Sacomã, Tamanduateí e São Judas – e outras percorrendo o Município de São Caetano ou alcançando a Rodovia Anchieta ou o Ribeirão dos Meninos. Os resultados da análise levaram à conclusão de que a linha partiria da Estação Tamanduateí – onde terminam as Linhas 2 e 10 da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos–CPTM –, tráfegaria por um pequeno trecho desse trajeto, entraria no eixo do Ribeirão dos Meninos e passaria pelo Paço Municipal, de onde seguiria até o Terminal de Ferrazópolis. Observou que, posteriormente, foi decidido que a linha atravessaria a Rodovia Anchieta, quebrando um pouco a barreira que ela impõe para se alcançar os bairros que a margeiam. **Rui Stefanelli** continuou a apresentação desse percurso, desde o Terminal Ferrazópolis, precisamente quando a linha adentra o importante eixo comercial de São Bernardo, do qual faz parte a Avenida Faria Lima em São Bernardo, seguindo pelo canteiro central e tomando a direção da Estação Djalma Dutra, onde estabelecerá conexão com o Corredor Leste/Oeste que vem sendo implementado pelo município. Depois da estação de grande porte que aí será construída e que fará parte desse terminal urbano, a linha margeará o Paço Municipal e sua região, inclusive o Shopping Metrôpoles, adentrará a Avenida Diego Pinotti, também em São Bernardo, e passará sobre o Ribeirão dos Meninos, em cujas margens se localizam, de um lado, Santo André, e do outro, São Bernardo, cuja população será por ela atendida. Explicou, em seguida, que, depois da Estação Winston Churchill, a linha continuará subindo – passando ao lado da Fundação Santo André e da Universidade Santo André, cuja população será igualmente por ela atendida –, atravessará o viaduto e, a partir da Estação Afonsina, começará a deixar Santo André e adentrar os Municípios de São Caetano e de São Bernardo, cujas estações elevadas colocam a necessidade de acessos dos dois lados. Noticiou também que o Instituto de Tecnologia Mauá, por sua vez, contará com uma estação posicionada para atender a população de Mauá e da Universidade Bandeirantes–Uniban, localizada esta última próximo da Estação Mauá. A essa altura, observou, a linha passará pelo Ribeirão dos Meninos, do lado direito, e por São Bernardo, do lado esquerdo. Acrescentou ainda que mais à frente a linha passará pela tríplice divisa, justamente quando começar a deixar para trás o Município de São Bernardo, nas imediações de sua divisa com o Município de São Paulo, e adentrará em São Caetano, de onde seguirá margeando, do lado esquerdo, o Ribeirão, e atravessando uma área onde existem torres de alta tensão, o que impossibilitou que o traçado prosseguisse na mesma direção. Na continuação, a linha adentrará o Município de São Paulo, onde será construída uma estação para atender a população do Centro Educacional Unificado–CEU. Na sequência, passará pela Avenida Delamar, próximo da Favela de Heliópolis, sobre a faixa da CPTM da Avenida Presidente Winston Churchill, realizando outra deflexão à esquerda, já próximo da Estação Tamanduateí, onde se prevê a construção de



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

um pátio de manutenção e de assopramento de trens. Comentou que a previsão da demanda para essa linha será, em 2015, de aproximadamente 300 mil passageiros/dia, chegando, em 2030, à casa dos 472 mil, e reiterou que, embora inicialmente se previsse que ela faria a ligação da Estação Tamanduateí com o Paço Municipal de São Bernardo, se pretendia estendê-la, na fase 2, até Djalma Dutra, por conta da elevada demanda. Reiterou que os benefícios serão a ligação dos municípios de São Bernardo, São Caetano e Santo André com a rede metro-ferroviária; a execução de nova conexão do corredor da Empresa Metropolitana de Transporte Urbano–EMTU com o sistema de alta capacidade, item este importante na requalificação urbana, principalmente no entorno do Ribeirão dos Meninos; a reorganização do transporte coletivo em toda a região, atendendo seis polos educacionais – entre outras, a Universidade Municipal de São Caetano; a Universidade Bandeirantes – Uniban; a Fundação Santo André e a Faculdade de Engenharia Industrial – FEI, e, por último, a implantação de uma ciclovía em todo o trajeto, visto que se trata efetivamente de uma linha plana, partindo da Estação Alvarengas até a Estação Tamanduateí. Ofereceu ainda uma série de dados sobre essa linha, que diziam respeito à sua inserção no eixo central de São Bernardo, à proposta de implantação, em São Bernardo, de uma seção transversal na Avenida Faria Lima, e de uma seção de monotrilho combinado com a Estação de Jurubatuba e a Estação Marechal Deodoro. Concluiu a apresentação do projeto funcional com a informação de que os 20 km previstos de extensão dessa linha contarão com 18 estações e 2 pátios, e que o investimento necessário para implantação das etapas 1 e 2 será da ordem de 4 bilhões, sendo que o projeto foi inscrito no PAC do Governo Federal, que aprovou recursos da ordem de 1 bilhão e 676 milhões de reais, parte deles através de financiamento e outra parte a fundo perdido, e que se pretende reivindicar que esses valores sejam ampliados. **Walter Sérgio de Faria**, representante da WALM Engenharia e Tecnologia Ambiental, empresa de consultoria responsável pela elaboração do EIA/RIMA, de início explicou que complementaria as informações já oferecidas, focalizando o processo de licenciamento ambiental e as principais questões ambientais. Reiterou a informação de que a linha adentraria em território de, pelo menos, quatro municípios, com áreas densamente ocupadas e, em consequência, antropizadas, aspecto este que, de acordo com o diagnóstico ambiental da CETESB, é determinante para a piora da qualidade de vida da região. Elencou uma série de outros fatores que contribuem para essa piora, entre os quais se destacam a ocorrência de altos níveis de ruído, produzido pela grande frota de veículos que por aí circulam; a alteração da qualidade das águas superficiais, em especial do Ribeirão dos Meninos; a presença pontual de áreas contaminadas em decorrência do uso atual e pretérito do solo; o predomínio tanto de vegetação como de fauna típica de áreas urbanas; a ocupação horizontal, comercial e industrial ao longo de todo o traçado. Chamou atenção para o entendimento segundo o qual a descrição desse cenário já é suficiente para entender os benefícios que a implantação desse empreendimento acarretará, apesar dos impactos que causará, alguns deles por tempo bastante limitado, em especial na fase de implantação, como é o caso do aumento dos ruídos e dos desvios temporários do tráfego, e alguns outros de caráter permanente, como o impacto visual. Com relação aos impactos positivos, **Walter Sérgio de Faria** destacou que a expansão do sistema de transporte coletivo por mais de 20 km consolidará a ligação da RMSP com a região do ABC, proporcionará maior mobilidade à população que aí vive, promoverá a valorização imobiliária e a geração – em torno de 3 mil – de postos de emprego direto e indireto. Destacou os benefícios socioeconômicos, entre outros aqueles promovidos pela substituição do automóvel e do ônibus pelo monotrilho, como a redução da poluição atmosférica, dos congestionamentos, do tempo gasto nas viagens, do uso de combustível, do número de acidentes e, por consequência, dos custos com internações hospitalares e com a manutenção do sistema viário. Referiu-se a *workshop* ocorrido na Faculdade de Economia da Universidade de São Paulo, que, na tentativa de mensurar os benefícios promovidos pela chamada economia subterrânea – como é o caso daquela gerada pelas obras do Metrô de São Paulo –, realizou simulação com base em alguns cenários, entre os quais o da possível inexistência do Metrô em São Paulo, o qual demonstrou os prejuízos decorrentes dessa condição, como, por exemplo, a quebra da produtividade com reflexo no próprio PIB. **Walter Sérgio de Faria** lembrou que, no contexto dos estudos ambientais, emergiu a proposta de que o empreendedor reconheça a importância dos programas propostos, implementando-os, inspirando-se, para tanto, no sucesso



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

decorrente de sua implantação em outras obras do próprio Metrô. Concluiu enfatizando que a equipe de profissionais responsáveis pela elaboração do EIA/RIMA entende que a implantação da Linha 18, com base no projeto analisado, vai ao encontro do conceito de mobilidade como vetor de desenvolvimento urbano sustentável, ao integrar ao planejamento urbano a promoção de acessibilidade, gestão da qualidade do ar, a diminuição do consumo de energia e a redução de emissão de poluentes e de acidentes de trânsito. Da mesma forma – acrescentou – a equipe entende que a implantação das medidas de controle propostas pelos programas ambientais contribuirá para o empreendedor atingir uma situação de conciliação de interesses e obrigações de cunho social e legal e de preservação ambiental, e, da mesma forma, atender às necessidades de direito da população em geral. O **Presidente do CONSEMA** declarou que se iniciava a etapa da discussão. Respondendo às questões formuladas pelos conselheiros **Andréa do Nascimento**, **Carlos Alberto Maluf Sanseverino** e **Daniel Teixeira Lima**, os representantes do empreendedor e da empresa de consultoria, respectivamente **Rui Stefanelli** e **Walter Sérgio de Faria**, ofereceram as seguintes informações: que a Linha 18, em toda a sua extensão, é elevada, não possuindo nenhum trecho subterrâneo, pois, ao partir da Estação Alvarengas, trafega na faixa da CPTM, e só ao chegar em São Paulo, precisamente na Estação Tamanduateí, percorre um pequeno trecho em superfície; que o aumento da poluição atmosférica que a simulação matemática evidenciou teve por base determinado período do ano e um momento de paralisação do Metrô, tendo sido o material particulado o parâmetro que mais ultrapassou o padrão, uma vez que, em situações como essa, as pessoas passam a utilizar carros e ônibus; que os dados que alimentaram a modelagem matemática foram aqueles registrados pelas estações da CETESB; que todo o trecho da Linha 18 é absolutamente antropizado, em maior ou menor intensidade, o que é típico de região conurbada e, portanto, densamente ocupada; que o Governo do Estado com certeza devolverá aos cofres da União os recursos obtidos através do PAC. O conselheiro **Carlos Alberto Maluf Sanseverino** solicitou informações sobre o custo, para os cofres do Estado de São Paulo, da implantação de 1 km do metrô, pois obteve notícias de que, não raras vezes, a implantação de 1 km de metrô no Brasil tem custo bem mais alto do que em outros países, motivo porque propunha fosse realizado estudo para aferir esse dado, o que permitiria aos conselheiros acompanhar melhor o processo de implantação dessa obra. Respondendo essa questão, **Rui Stefanelli** declarou que o custo do km da Linha 18, já implantado e operando, é de aproximadamente 212 milhões, e que se sabia que fora do Brasil existem custos menores, como é o caso da China. O **Presidente do CONSEMA** solicitou ao Metrô que tornasse disponível aos conselheiros esse estudo, ao que o responsável pelo empreendedor, **Rui Stefanelli**, informou que, para efeito do desenvolvimento do edital da APPP, foi feita análise desses custos, inclusive com participação dos técnicos do Banco Mundial, o qual poderia tornar disponível a todos. O **Presidente do CONSEMA** submeteu à votação o Parecer Técnico CETESB sobre o empreendimento. Com vinte e sete (27) votos favoráveis e nenhum contrário, e duas (2) abstenções, foi reconhecida a viabilidade ambiental do empreendimento, o que deu lugar à seguinte decisão: **“Deliberação CONSEMA 10/2013 . De 19 de junho de 2013. 308ª Reunião Ordinária do Plenário CONSEMA. Aprova o EIA/RIMA da ‘Implantação da Linha 18 – Bronze, do Metrô’.** O Conselho Estadual do Meio Ambiente-CONSEMA, no exercício de sua competência legal, em especial da atribuição que lhe confere o inciso VI do artigo 2º da Lei 13.507/2009, delibera: Artigo único - Aprova, com base no Parecer Técnico/CETESB/210/13/IE sobre o respectivo EIA/RIMA, a viabilidade ambiental do empreendimento **“Implantação da Linha 18 – Bronze (Trecho Tamanduateí/Alvarengas)”**, de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, em São Paulo, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul (Proc. 132/2011), e obriga o empreendedor a cumprir as exigências, recomendações, medidas mitigadoras e de compensação constantes desses documentos.” O conselheiro **Carlos Alberto Maluf Sanseverino** declarou que a Ordem dos Advogados do Brasil, por seu representante neste Conselho, aguarda a planilha dos custos do km do Metrô para efeito de nova averbação desse tema junto ao seu conselho interno, à sua Comissão de Meio Ambiente e à Presidência. Passou-se ao segundo item da Ordem do Dia: a apreciação do EIA/RIMA da Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP-099), Trecho Serra entre o km 60,48 e km 82,00, de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo – DER e da Desenvolvimento Rodoviário



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

S/A – DERSA, atravessando o território dos Municípios de Caraguatatuba e Paraibuna (Proc. 098/2011). **Luiz José Preto Rodrigues**, Diretor de Engenharia do DER, fez uma breve explanação sobre a história do projeto, ao informar, por exemplo, que o Trecho de Serra da Rodovia dos Tamoios foi implantado na década de 1930, quando o sistema executivo de construção de estradas prevalente consistia na escavação de parte do morro e no aterramento, ao lado da escarpa, do material resultante desse processo. Argumentou que sua execução acompanhando basicamente o relevo da serra, com o traçado bastante sinuoso e irregular da topografia, tinha o propósito de vencer o desnível de altitude. Posteriormente, acrescentou, foram executadas duas intervenções importantes em decorrência de evento climatológico crítico que praticamente destruiu a estrada e isolou a cidade de Caraguatatuba. Noticiou também que, em 2004, o DER, com recursos obtidos do Banco Interamericano de Desenvolvimento–BIRD, promoveu melhorias significativas na estrada, como a implantação da terceira faixa no Trecho de Serra no ramo ascendente, de forma a aumentar um pouco sua capacidade. Explicou que, na situação atual, o desnível entre o Planalto e a Baixada é de aproximadamente 700 metros e sua extensão 21 km, com pista simples, embora grande parte dos trechos possua uma terceira faixa no ramo ascendente. Sendo essas suas condições, nos períodos de feriado e de finais de semana, a estrada apresenta congestionamentos elevados, deficiência importante na fluidez e um gargalo, fruto do desenvolvimento da Baixada e da ampliação do porto, tornando-se, assim, um elemento restritivo na interligação da Baixada com o Planalto. Pontuou que o novo projeto de transposição da Serra deve abandonar o traçado original e executar outro capaz de promover interferências ambientais menos significativas. Explicou que os objetivos da implantação do projeto são, portanto, promover a melhoria de todas as condições de serviço da estrada, precisamente aquelas que a simulação matemática apresentou, entre as quais a implantação do novo trecho e a ampliação do porto, de modo a que possa atender satisfatoriamente as demandas existentes. Acrescentou que o projeto, além de promover esses benefícios, contempla a ampliação da capacidade operacional da Rodovia 55 e da Rio–Santos, as duplicações e construção de terceiras faixas, em primeiro lugar no trecho entre Bertioga e São Sebastião, e, na sequência, no trecho Caraguatatuba–Ubatuba. Informou também que um projeto em desenvolvimento no DER, e que deve ser concluído até novembro, consiste em intervenções nas Rodovias Osvaldo Cruz e Mogi–Bertioga que visam promover sua regularização e reforçar sua estrutura. Elencou outras características técnicas da proposta para a Rodovia dos Tamoios no Trecho de Serra, como sua construção basicamente em túneis – cinco ao todo, com extensão de em torno de 13 km –, com obras de arte, viadutos e pontes, que, por sua vez, alcançam 2,5 km, sobrando uma extensão relativamente baixa na parte em superfície. Outro dado importante, enfatizou, é a seção transversal à pista, ou seja, a existência de uma terceira faixa – duas mais o acostamento –, que pode ser reversível, principalmente nos finais de semana e feriados prolongados. Ao concluir lembrou que a execução da obra se pauta em um cronograma que contempla metas importantes a serem alcançadas ainda este ano, entre outras, a obtenção de licenças, a conclusão do projeto de gerenciamento e a execução do empreendimento, em quatro anos, a partir de 2014. **Ana Maria Iversson**, representante da JGP Engenharia, empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA, apresentou os principais aspectos desse estudo, em primeiro lugar, a questão estratégica, pois, argumentou, embora existam outras obras em curso na região, o Trecho Serra é a última obra de reforço da capacidade de todo o sistema rodoviário que interliga o Litoral Norte com o Planalto na altura de São José dos Campos. Argumentou que a ampliação da capacidade da Serra tem de considerar os aspectos estratégicos de todo o Litoral Norte, motivo por que o EIA em tela considerou, além das áreas de influência direta e indireta do empreendimento, a área de influência regional, que colocou a necessidade de se retomarem os estudos estratégicos regionais elaborados, que consideram, além de Paraibuna, os quatro municípios do Litoral Norte. A segunda questão a ser considerada, observou a apresentadora, é a inexistência de alternativa que não atravesse a área extremamente frágil do ponto de vista ambiental, que é a área natural tombada da Serra do Mar – à qual se superpõe o Parque Estadual da Serra do Mar – e a Área de Proteção Ambiental dos mananciais tributários do Rio Paraíba do Sul num pequeno trecho do Planalto. Observou que, portanto, qualquer que seja a alternativa de traçado, necessariamente ela atravessará a área natural tombada, não existindo, por conseguinte, a possibilidade de se fazer essa transposição sem promover nela



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

alguma interferência. Para superar esses obstáculos, o DER contratou estudos de engenharia que retomaram decisões deste Conselho datadas de 1989 – como a que vetou a construção da Rodovia do Sol e aquelas que recomendaram a adoção de diretrizes estratégicas para se buscar, no futuro, outras alternativas. Lembrou que os recém-elaborados estudos realizados pelo DER propuseram que, antes de se formular novas alternativas, se alargasse o eixo existente, o que se mostrou extremamente interessante e viável do ponto de vista ambiental no Subtrecho Planalto, precisamente no início do Trecho Serra no interior do Parque Estadual da Serra do Mar. O alargamento desse eixo, observou, criará a possibilidade de se ampliar a faixa de domínio, que já pertence ao DER, cujo trajeto é praticamente paralelo ao da pista atual. Observou ainda que essa alternativa oferece uma série de vantagens ambientais, principalmente por utilizar a pista atual como acesso e poder funcionar, no futuro, como pista ascendente, tornando factíveis ligações operacionais e permitindo, em caso de necessidade, a reversibilidade da pista ascendente, o que é importante para se garantir acesso a Natividade da Serra e aos bairros que se localizam nesse ponto. Enfatizou que o trajeto em discussão se mostrou, do ponto de vista ambiental, muito interessante porque os impactos dentro da área do Parque puderam ser reduzidos em virtude da opção pela construção de obras de arte e túneis. Todavia, argumentou, um importante desafio tem de ser superado para tornar factível a implementação dessa diretriz, qual seja, executar essas obras sem causar impactos inaceitáveis na área protegida – e, nessa tentativa, o EIA indicou, através de análises detalhadas, sua exequibilidade. Em outras palavras, acrescentou **Ana Maria Iversson**, o EIA formulou estratégias que demonstraram ser possível construir cinco túneis e dez emboques sem contar com uma praça de trabalho, utilizando-se a rodovia atual para se ter acesso às obras, precisamente naqueles trechos que, embora situados em cotas diferentes, se superpõem um ao outro. A apresentadora fez referências à sequência detalhada dos passos a serem adotados para tornar factível essa logística e, em seguida, chamou atenção para outro aspecto singularmente importante desse empreendimento, que é não causar qualquer impacto antrópico, dada a inexistência de moradias, pois nessa área existem apenas três sítios, que terão de ser desapropriados, dadas as limitações que o novo traçado imporá à mobilidade de seus proprietários, ao impedi-los de subir a Serra e obrigá-los a se locomover até Caraguatatuba. Referiu-se à topografia como o principal impacto físico, por ser extremamente acidentada em uma área em que as condições geotécnicas são muito instáveis e os índices pluviométricos, altíssimos, o que convalida a opção por túneis profundos, que evitam intervenções nas encostas mais sensíveis. Outra questão importante – assinalou **Ana Maria Iversson** – é a escavação do túnel com infiltração, que pode dar lugar ao fenômeno da percolação. Lembrou que a supressão de vegetação, por sua vez, foi muito reduzida, pois a pegada total, considerando-se inclusive áreas que são pastos, é muito baixa. Lembrou que a fauna, por seu lado, por ser extremamente rica e diversificada no interior da unidade de conservação integral, é motivo de preocupação, embora sejam mínimas as interferências que as frentes de obra promoverão. Já a duplicação do trecho planalto – observou – criará, sim, uma barreira, motivo por que foram propostas quatro passagens de fauna, melhorando, assim, sua circulação. Referiu terem sido propostas também medidas para evitar seu afugentamento e facilitar seu resgate, as quais vêm sendo adotadas com sucesso em outras obras no Estado de São Paulo. Observou que o transporte de material de escavação por caminhões poderá, sem dúvida, causar impacto inaceitável, e, no que diz respeito à qualidade do ar, informou terem sido averiguadas também as condições de ventilação nos túneis que se utilizam de sistema similar àquele utilizado pela Rodovia dos Imigrantes. Fez referências às várias avaliações sobre a sustentação de estratégias integradas com vistas ao desenvolvimento sustentado esperado para o Litoral Norte, as quais apontam basicamente para a existência de três grandes vertentes já estabelecidas, que definem a integração entre economia e crescimento demográfico. A primeira vertente se relaciona com o turismo tradicional, que vem sendo reforçado; a segunda se refere à existência de um porto que tem planos de ampliação e que se encontra em pleno funcionamento; e a terceira diz respeito às atividades ligadas à extração de óleo e gás que já se encontram sedimentadas e com perspectivas de crescimento. Arrematou que todas essas tendências existem independentemente da estrada, cujo papel mais importante é controlar a atração da mão-de-obra à qual pode ser atribuível a construção da estrada. Reiterou a complexidade que os estudos envolvem, sem dúvida por terem como objeto um projeto localizado em uma região



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

extremamente sensível do ponto de vista ambiental, mas que, sem dúvida, será bem-sucedido se contar com uma robusta gestão ambiental no planejamento, na execução e na futura operação. Concluiu a apresentação com a informação de que a equipe multidisciplinar responsável pela elaboração do EIA/RIMA considera a obra viável desde que adotadas todas as medidas sugeridas e outras que durante o licenciamento venham a emergir como necessárias. Além disso, acrescentou, essa equipe reconhece que os impactos negativos se restringirão à etapa da construção, motivo por que recomenda a aprovação do projeto tal como proposto. Passou-se à discussão. O conselheiro **Marcelo Pereira Manara** parabenizou a equipe técnica que elaborou os estudos, declarando que se observam avanços no processo de licenciamento com a incorporação de propostas discutidas no âmbito desse Conselho, em especial no tocante aos cuidados a serem adotados para diminuir ou evitar possível pressão sobre os serviços municipais de infraestrutura pública, como o estabelecimento de convênios e adoção de código de posturas para orientar a relação com os trabalhadores. Formulou dúvidas que a leitura dos estudos lhe havia suscitado e que diziam respeito à não formulação de exigências ou de programas que evitem ou minimizem problemas ambientais como a ocorrência de *pinus* e de espécies exóticas invasoras. Registrou não ter localizado nos estudos uma “amarração” entre a solução desses problemas e os programas relacionados com a vegetação e propôs que fosse acrescida às do parecer uma exigência de se proceder tal amarração. O mesmo acontece, acrescentou, com o resgate da fauna, até mesmo porque, como já se discutiu neste Conselho, na região do Vale da Paraíba, os Centros de Triagem de Animais Silvestres–CETAS locais, por falta de infraestrutura, não têm mais condições de acolhê-los, a ponto de o próprio Ministério Público ter cobrado do Estado, uma solução de forma incisiva. O conselheiro **Carlos Alberto Maluf Sanseverino** manifestou preocupação com as manifestações que vêm ocorrendo em São Paulo, uma vez que alguns prédios públicos, como o da Prefeitura de São Paulo, foram depredados e invadidos. Declarou que os membros da OAB se enfileiravam ao lado daqueles que lutam pela democracia, ao lado do protesto legítimo, mas, obviamente, rechaçavam a violência, a ocupação desordenada e a agressão aos interesses de natureza pública. Informou que, por causa das manifestações no Centro, a OAB cancelou a posse da Comissão de Logística que ocorreria no dia seguinte. Por fim, solicitou informações sobre os instrumentos utilizados para quantificar os danos ambientais arrolados quando da apresentação dos estudos ambientais dos dois empreendimentos propostos; acerca do manejo para se evitar o afugentamento da fauna e favorecer seu resgate e realocação; sobre a ocorrência ou não de interferência nos cursos d’água; sobre a adoção ou não de tratamento especial na execução dos taludes; sobre preços e custos, no Brasil, para se implantar 1km de estrada e os custos e preços cobrados em outros países. Declarou que tinha preocupação quando constata a utilização, na construção das estradas, de asfalto de péssima qualidade, e queria saber se o Estado recebe alguma garantia quanto à sua duração e ao seu prazo de durabilidade, como acontece em outros países. Declarou, ao final, que, embora seja favorável à construção de estradas, pretendia obter mais dados sobre seus custos, sua qualidade e se a implantação do projeto se sustenta ou não em algum cálculo para zerar a emissão de carbono. **Ana Maria Iversson**, representante da empresa de consultoria responsável pela elaboração do EIA/RIMA, começou respondendo à questão levantada acerca da ocorrência ou não de *pinus*, informando ter-se comprovado sua ocorrência nas áreas alteradas no interior do Parque Estadual da Serra do Mar, inclusive porque crescem rapidamente e podem contribuir para a estabilização das encostas. Contudo, informou que o EIA exige que essa espécie seja suprimida e promovido o enriquecimento das áreas, principalmente daquelas localizadas próximo do eixo atual da Rodovia dos Tamoios. Observou que a metodologia adotada tenta evitar impactos sobre a fauna, motivo por que, quando eles ocorrem, isso acontece de maneira distinta em dois momentos, durante a construção, quando se deve ter agilidade suficiente, equipe técnica adequada e instalações mínimas para promover-se seu resgate de maneira eficaz. Quanto aos CETAs, informou que existe a obrigatoriedade de se manter alguns provisórios próximos às frentes de trabalho, com veterinários em número suficiente para dar atendimento adequado à fauna silvestre, principalmente seu resgate nos diversos momentos da construção e da implantação da obra. Já no que concerne à quantificação dos impactos, e não dos danos, o EIA faz um exercício sistemático e embasado para quantificar e qualificar as alterações no meio ambiente, conferindo-lhe, assim, um mínimo possível de objetividade – tanto de vetor



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

positivo como negativo –, levando em conta que não necessariamente as alterações são danos, porque se trata muitas vezes de benefícios, e isso tem de ser verificado. Acrescentou que, no plano de manejo, a realocação das espécies, o tratamento dos emboques e a execução dos taludes são aspectos fundamentais, porque se trata de intervenções de alto risco que exigem detalhamento do processo construtivo com a incorporação da proteção ambiental de maneira muito rígida. A adoção dessas medidas tem caráter obrigatório e deve ser fiscalizada porque são os pontos sensíveis da intervenção de toda obra. Noticiou que a interferência que essa rodovia promove na superfície dos cursos de águas é muito pequena. Respondendo às questões formuladas pelo conselheiro Carlos Alberto Maluf Sanseverino, **Ana Maria Iversson** informou que não existe nenhuma ocupação humana no trecho dessa obra, mas ocorrerá, sim, um impacto antrópico sobre três sítios que terão acesso limitado quando a atual Rodovia dos Tamoios começar a funcionar em sentido único. Quanto ao material de descarte, informou que se trata de volume muito pequeno que basicamente será disposto em duas DMEs que estão previstas pelo detalhamento das instalações de apoio, como as usinas de britagem e de produção do concreto. Quando ao volume de pedra, informou ser ele superior às demandas da obra, e nem todo o volume será aproveitado, surgindo a necessidade de se fazer a previsão de áreas idôneas ou de doá-lo às Prefeituras. **Luiz José Preto Rodrigues**, respondendo à questão formulada pelo conselheiro Carlos Alberto Maluf Sanseverino sobre os custos da obra, de início informou que evidentemente a obra tem orçamento detalhado e que se trata de obra diferenciada da maioria, e o custo de escavação dentro dos padrões brasileiros, comparados com os internacionais, são altos, tornando-se difícil falar em custo unitário. O conselheiro **Carlos Alberto Maluf Sanseverino** afirmou que pretendia fornecer ao Governo do Estado de São Paulo as indexações da infraestrutura praticadas na Europa, nos Estados Unidos e na Ásia, com o intuito de mostrar seu descompasso com os custos praticados no Brasil, seja com relação à questão tributária ou à forma como são feitas as licitações e as tomadas de preços. Solicitou, tal como fez em relação à Linha 18 do Metrô, fossem tornados disponíveis o cálculo dos custos com a Duplicação da Rodovia dos Tamoios. O **Presidente do CONSEMA** assentiu com essa solicitação, após o que o conselheiro **Marcelo Pereira Manara** comentou que abria mão da proposta de exigência que anteriormente formulara com relação à supressão do *pinus* e à erradicação de espécies exóticas invasoras, pois ela já consta das folhas 39 e 40 do parecer técnico elaborado pela CETESB. Esclarecendo a questão formulada pelo conselheiro **Jefferson Rocha de Oliveira**, **Luiz José Preto Rodrigues**, Diretor de Engenharia do DER, informou que existe um desnível em torno de 700 metros e, como a pista deve ter um declive de 5%, a superação desse desnível impede a linha reta, mais curta, e torna necessária a construção de uma pista de 14 km de extensão. Outro aspecto do traçado, acrescentou, é o geológico, pois não se pode interceptar um túnel quando a fratura geológica segue em sua direção. Evidentemente, acrescentou, toda a região foi mapeada e há aqueles trechos nos quais o sentido preferencial é de cruzamento da encosta, porque a fratura é favorável que ela siga essa direção. O **Presidente Bruno Covas** declarou que a conselheira Ana Cristina Pasini da Costa estava auxiliando a presidência no que tange ao cumprimento da exigência nº 32 formulada às páginas 119 do parecer técnico da CETESB e que diz respeito ao encaminhamento de relatório técnico à Fundação Florestal demonstrando o atendimento às exigências contempladas pelo Parecer Técnico FF/PESMNUK nº 001/2.013. Declarou encerrada a discussão, após o que submeteu à votação o Parecer Técnico Cetesb, que foi aprovado pelo quórum de vinte e seis (26) votos favoráveis, nenhum contrário e duas abstenções, dando lugar à seguinte decisão: **“Deliberação CONSEMA 11/2013. De 19 de junho de 2013. 308ª Reunião Ordinária do Plenário do CONSEMA. Aprova o EIA/RIMA da ‘Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP-099) – Trecho Serra’.** O Conselho Estadual do Meio Ambiente-CONSEMA, no exercício de sua competência legal, em especial da atribuição que lhe confere o inciso VI do artigo 2º da Lei 13.507/2009, delibera: Artigo único - Aprova, com base no Parecer Técnico/CETESB/221/13/IE sobre o respectivo EIA/RIMA, a viabilidade ambiental do empreendimento ‘Obras de Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP-099) – Trecho Serra, entre o km 60,48 e o km 82’, de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo–DER e da Desenvolvimento Rodoviário S/A–DERSA, em Caraguatatuba e Paraibuna (Proc. 098/2011), e obriga o empreendedor a cumprir as exigências, recomendações, medidas



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

mitigadoras e de compensação constantes desses documentos.” Passou-se ao terceiro item da Ordem do Dia, qual seja, a apresentação dos últimos dados do protocolo de boas práticas ambientais com o setor sucroenergético. **Carlos Berduski**, Diretor do Departamento de Desenvolvimento Sustentável da Coordenadoria de Biodiversidade e Recursos Naturais da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, iniciou a apresentação com a informação de que o Departamento de Desenvolvimento Sustentável possui, entre outras atribuições, a de formular e estabelecer protocolo de boas práticas ambientais com os diferentes setores produtivos. Enfatizou que, nessa oportunidade, se debruçava sobre os resultados do etanol verde, que faz parte do protocolo de boas práticas firmado com o setor sucroenergético. Além do protocolo com esse setor, garantiu que outro também é mantido com o setor florestal, e este discute, entre outros assuntos, aqueles relacionados com a agricultura de base ecológica e a implantação do Projeto Guarapiranga Sustentável. Acrescentou que, no que tange à capacitação de técnicos vinculados à Secretaria de Estado da Agricultura e Abastecimento e à Secretaria de Estado do Meio Ambiente, essas questões fazem parte de suas agendas. Esboçada essa introdução, **Carlos Berduski** apresentou breve histórico desses dois protocolos, precisamente a partir do momento em que o assunto começou a ser discutido no âmbito da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, em 2007, e algumas iniciativas foram adotadas pelo Governo do Estado para promover a sustentação desse setor. Entre as ações visando tal finalidade se incluíam a criação da Comissão de Bioenergia cujo objetivo era estabelecer ações ordenadas de políticas públicas para o setor, pensando-se no desenvolvimento das cadeias produtivas. Outra iniciativa era a realização de pesquisa científica e tecnológica para geração de energia, envolvendo biodiesel, biogás, florestas energéticas e recursos humanos. Outros aspectos ambientais pesquisados foram as queimadas, a mecanização e a preservação de matas ciliares, o consumo de água e o zoneamento. Assim sendo, observou, tratava-se de uma construção de compromisso voluntário com vários setores, neste caso, o sucroenergético, com vistas a uma produção mais sustentável do etanol no Estado de São Paulo. Trata-se, também, de uma construção tripartite, pois dela participam a Secretaria de Estado do Meio Ambiente, a Secretaria de Estado da Agricultura e Abastecimento, e o setor produtivo representado pela UNICA. Enfatizou que, inicialmente, o principal propósito era o fim da queima da palha da cana, firmando-se para tanto esse protocolo com a adesão voluntária que visava à antecipação da extinção desse procedimento no Estado de São Paulo de 2021 para 2014. Acrescentou que o mesmo ocorreria com o fim da queima nas áreas mecanizadas, que também seria antecipada. Outras diretrizes do protocolo, acrescentou, envolviam a proteção das matas ciliares, a proteção e recuperação das nascentes e a implementação de plano de conservação de recursos hídricos. Outrossim, envolvia também a conservação do solo e a não-utilização da queima em áreas de expansão, pois, como se sabe, no período de desenvolvimento e concepção do projeto, a cultura da cana de açúcar encontrava-se em franca expansão em todo Estado. Referiu que se buscou, depois do amadurecimento dos diferentes atores, subsídios para implementação de políticas públicas visando tanto a promoção do planejamento e da gestão dos recursos naturais como o cultivo e a expansão da cana e, também, à definição de alguns parâmetros para o licenciamento. O zoneamento foi construído, informou, a partir da sobreposição de uma série de informações: colheita mecanizada; declividade das áreas agricultáveis no Estado; aptidão edafoclimática da região para a cultura de cana; conservação da biodiversidade; disponibilidade de água; qualidade do ar, entre outras. Noticiou que tal sobreposição gerou o que se costumava chamar de zoneamento agroambiental do setor sucroenergético e ofereceu detalhadas informações sobre sua utilização. Apresentou gráficos sobre a evolução da colheita a partir do desenvolvimento das atividades do protocolo em consequência também da evolução do compromisso do setor e do acompanhamento dos signatários. **Carlos Berduski** apresentou gráfico cujo teor abordava a lei estadual que disciplina a queima da palha e outras imagens que continham dados sobre o percentual das áreas em que a palha era colhida e das áreas em que ocorria a queima. Asseverou que, com base no levantamento feito pelo INPE, era possível calcular a porcentagem de áreas verdes cobrindo o território do Estado de São Paulo e se podia enxergar também as áreas de expansão da cana de açúcar no Estado. Outros eslaides mostravam a evolução da porcentagem de colheita crua nas diferentes safras e para as diferentes regiões administrativas do Estado e, com base nessa informação, era possível ranquear os municípios que colhem mais cana crua. Outra informação importante dizia respeito aos municípios que



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

mais queimam no Estado de São Paulo, o que produz reflexo na maior incidência de usinas não signatárias. O diretor chamou atenção para o fato de algumas ações civis públicas proibirem a queima em determinadas regiões do Estado, o que acabava se refletindo em alguns municípios que não estavam relacionados nessas ações. Explicou o significado da expressão “usinas signatárias” – que se trata de um número bastante dinâmico, apesar da crise que o setor vem passando, pois ele fez com que uma série de usinas fechasse e outras fossem absorvidas por alguns grupos. Lembrou que, historicamente, mais de 164 usinas eram signatárias e que atualmente existiam 150 unidades em processo de renovação do certificado. Acrescentou que levantamento realizado em 2013 comprovava que, das 29 associações de fornecedores de cana que atuavam no Estado, 27 eram signatárias do protocolo, e estas, por sua vez, representavam aproximadamente 96 % da produção paulista de etanol e 48% da produção nacional. Referiu-se às matas ciliares, que vêm aumentando de acordo com a evolução dessa política e da adesão das diferentes entidades, de modo que a área total com a qual o setor se compromete com relação à mata ciliar girava em torno de 285 mil hectares. Outra informação importante, observou, dizia respeito ao consumo de água: sabe-se que a CETESB vem vinculando a questão da reutilização e da redução do consumo de água nas solicitações de licenciamento e sabe-se também que, historicamente nos anos 1990, se consumia 5m³ de água por tonelada de cana processada e, na última safra, o consumo pelas signatárias girou em torno de 1,2 m³. Já com relação à biomassa, noticiou que se encontra disponível nos canaviais do Estado de São Paulo um colchão de palha, que pode ser consumido por uma combustão espontânea, e que, caso se pegasse 50 % dessa palha para se proceder à cogeração de energia nas indústrias, se produziria mais de 1.200 megawatts. E, no que se referia ao desenvolvimento, capacitação e qualificação dos profissionais envolvidos, percebe-se que muitas pessoas continuam vindo de outros Estados para fazer a colheita da cana, e o Estado de origem, por outro lado, tem, com isso, ganho significativo. Ao concluir declarou que mais dados e informações mais detalhadas poderiam ser ofertadas posteriormente, porque, desta feita, a proposta era apresentar um panorama relativamente rápido lembrando que esse assunto está sendo discutido pela e na Secretaria de Estado do Meio Ambiente, precisamente no Departamento de Desenvolvimento Sustentável. Respondendo às questões formuladas pelo conselheiro **Jorge Hamada**, **Carlos Berduski** ponderou que se tem trabalhado em parceria com a CETESB, precisamente no que tangia à aplicação da vinhaça e à ampliação dos postos de monitoramento. Pontuou que a gestão da informação tem auxiliado a se reconhecer quais são as regiões ou áreas mais carentes com relação a esse tipo de informação. E que as informações estão, sim, no site da Secretaria. A conselheira **Zuleica Maria de Lisboa Perez** noticiou que a CETESB e a SMA, juntas, realizam um trabalho sobre a aplicação da vinhaça, de acordo com o qual as próprias usinas estavam acompanhando com todo o cuidado a incidência de impactos e, até agora, em nenhum momento, emergiram questões relacionadas com a contaminação das águas subterrâneas. O conselheiro **Alberto José Macedo Filho** relatou que esse protocolo constitui um trabalho extremamente importante, pois demonstra, com antecipação, a situação das queimadas em boa parte do Estado de São Paulo, e abre, desse modo, a possibilidade para que outros assuntos e questões comecem a ser tratados dessa forma na mesa de reunião. A seu ver, observou, isso faz com que São Paulo avance cada vez mais e, mais uma vez, dê o exemplo ao Brasil de como tratar essas questões ambientais e agrícolas sem prejuízo comercial e ambiental. **Carlos Berduski** ressaltou a importância do diálogo na abordagem dessa questão como também o fato de se poder sentar à mesa e realmente conversar, entender quais são os problemas e os tempos adequados para que as coisas aconteçam. Argumentou ter percebido que decisões tomadas do dia para noite podem acarretar prejuízos, e que isso o faz reconhecer a importância do diálogo, trazendo cada vez mais para perto a possibilidade de se buscar o desenvolvimento sustentável que é tão almejado por todos. Depois de verificar que todos os pontos da pauta haviam sido apresentados e discutidos, o **Presidente do CONSEMA** declarou encerrados os trabalhos. Eu, **Germano Seara Filho**, Secretário-Executivo do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.