



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

**Ata da 90ª Reunião Extraordinária do Plenário do Conselho Estadual do Meio Ambiente-CONSEMA, realizada no dia 30 de outubro de 2013.**

Realizou-se no dia 30 de outubro de 2013, às 09h00, na Sala de Reuniões do Conselho, Prédio 6 da SMA/CETESB, Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345, a 90ª Reunião Ordinária do Plenário do CONSEMA. Compareceram os conselheiros: **Bruno Covas, Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Maria Auxiliadora Assis Tschirner “Dora”, Andréa Nascimento, Dimitri Auad, Antonio Elian Lawand Jr., Antonio Abel Rocha da Silva, Marcos Lopes Couto, Felipe de Andrea, Marcelo Pereira Manara, Lacir Baudusco, Arlete Tieko Ohata, Luiz Ricardo Viegas de Carvalho, Sido Otto Koprowski, Flávio de Miranda Ribeiro, José Ricardo Franco Montoro, Alberto José Macedo Filho, Ana Cristina Pasini da Costa, Rubens Nicaretta Chemin, João Carlos Cunha, Gerson Araújo de Medeiros, Nelson Pereira dos Reis, Antonio César Simão, Daniel Teixeira de Lima, Yara Cunha Costa, André Graziano, Marcos Camargo Campagnone, Isabel Cristina Baptista, Ademir Cleto de Oliveira, Pierre Ribeiro de Siqueira, Daniel Glaessel Ramalho e Daniel Smolentzov.** Constavam do Expediente Preliminar: 1. Comunicações da presidência e da secretaria-executiva; 2. Assuntos gerais e inclusões de urgência na Ordem do Dia; Constava da Ordem do Dia: Apreciação do EIA/RIMA do empreendimento “Prolongamento da Rodovia Carvalho Pinto (SP-270), interligando a Rodovia Osvaldo Cruz (SP-125)”, de responsabilidade da Concessionária das Rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto S/A – Ecopistas, em Taubaté (Proc. 124/2011). Depois de o Presidente do CONSEMA e o Secretário-Executivo informarem que não tinham nenhuma comunicação a fazer, passou-se aos assuntos gerais e inclusões de urgência na Ordem do Dia. O conselheiro **Marcelo Manara** declarou já ter afirmado em outras ocasiões que, embora prevista pelo Regimento a convocação de reunião extraordinária, entendia que, até por respeito aos conselheiros, deveriam ser oferecidas as justificativas para adoção desse procedimento. Argumentou ser incompreensível que uma obra com as características da que será examinada pelo Pleno venha a receber tratamento emergencial, a ponto de exigir dos conselheiros o adiamento de seus compromissos, o deslocamento até São Paulo, mesmo sem as condições físicas necessárias para tanto, como era seu caso, pois “estava saindo de uma virose”. Argumentou que, em hipótese alguma, poderia imaginar ter sido essa plenária convocada extraordinariamente com o objetivo tão somente de acelerar a tramitação de processo de interesse político-partidário – até mesmo porque tal urgência impede, não só nesse como em outros casos, o aprofundamento dos estudos, a obtenção de uma boa compreensão do projeto e a promoção de um amplo debate com a população que será impactada, tarefas estas que, sem dúvida alguma, são atribuições dos conselheiros. Asseverou que conhece o teor do processo que se discute, o que lhe permite identificar seus eventuais efeitos e expectativas, tarefa que é competência dos conselheiros, mas que uma convocação “de afogadilho”, numa sexta-feira à noite, os impede de realizar. Argumentou que esse fato não poderia acontecer de forma alguma, pelo considerável prejuízo que causa à questão ambiental e, no caso em tela, à comunidade sobre a qual incidirá grande parte dos impactos. Declarou ter identificado outras alternativas de traçado, por ocasião da visita que fez à CETESB juntamente com quatro representantes da comunidade, no dia anterior. Nessa ocasião – asseverou – pôde reconhecer a existência no processo de questões que devem ser ainda debatidas e examinadas de modo mais aprofundado. Ponderou que sua função, no Conselho, não é defender, não é trabalhar pelo “não-projeto” ou pela “não-obra”, mas, sim, buscar o melhor para a sociedade. Entretanto, acrescentou, o parecer que será examinado não o retrata. Enfatizou que a convocação, “no afogadilho”, de reuniões extraordinárias às vésperas de um processo eleitoral e com vistas a acelerar a tramitação de questões de interesse político-partidário não deve tornar-se uma rotina, por impedir o CONSEMA de desempenhar sua função com a qualidade requerida, que é tradição desta Casa. O conselheiro **Antônio César Simão** ofereceu informações sobre as



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

reuniões que os municípios estão realizando com o Ministério Público sobre resíduos sólidos. Declarou já ter visitado a região de Franca como também a Baixada Santista, e que, nesta última, o Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA os honrou com sua presença na abertura dos trabalhos. Noticiou que, no dia 4 de novembro, visitará Regente Feijó – região de Presidente Prudente – e a UNIPONTAL e a UNIMAP, que são entidades da região. O **Presidente do CONSEMA Bruno Covas** declarou que se passaria ao único item da Ordem do Dia, a apreciação do EIA/RIMA do empreendimento “Prolongamento da Rodovia Carvalho Pinto (SP-070), interligando a Rodovia Oswaldo Cruz (SP-125)”, de responsabilidade da concessionária das rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto – Ecopistas, em Taubaté, (Proc. 124/2011). O engenheiro civil **Flávio Freitas**, Presidente da Ecopistas, destacou que a concessionária administra e opera o Corredor Ayrton Senna-Carvalho Pinto (SP-070), que liga a Região Metropolitana de São Paulo ao Vale do Paraíba e é uma das mais importantes vias de escoamento da produção industrial do Vale do Paraíba. Acrescentou que a implantação do prolongamento dessa rodovia, desde o Km 127 da Rodovia Carvalho Pinto até a Rodovia Oswaldo Cruz - SP-125, faz parte das exigências do contrato de concessão firmado com o Governo do Estado de São Paulo. Acrescentou que o Complexo Rodovia Ayrton Senna – Carvalho Pinto, ao permitir um tráfego de alta velocidade, conta com o qualificado sistema de segurança existente. Relembrou que o objeto da presente análise faz parte de uma rota alternativa à Rodovia Presidente Dutra (BR-116). Idealizado na década de 1970, os cinquenta primeiros quilômetros implantados ligam entre si os municípios de São Paulo a Guararema, antes denominado como Rodovia dos Trabalhadores e, hoje, Rodovia Ayrton Senna. O segundo trecho, por sua vez, que liga Guararema a Taubaté, recebeu o nome de Rodovia Carvalho Pinto e visa desafogar a antiga ligação São Paulo–Rio de Janeiro. Auxiliado pela projeção de imagens, reforçou tratar-se a matéria em discussão de um pequeno trecho paralelo à Rodovia Presidente Dutra, que faz conexão com a Rodovia Oswaldo Cruz. Ao situar a cidade de Taubaté, fez notar que seu traçado não divide a cidade, mas, sim, insere-se em zona de expansão urbana, de acordo com o recente zoneamento municipal. Informou a existência de um projeto precursor de expansão da rodovia em trecho rural, anteriormente proposto pela DERSA, e com áreas já desapropriadas mantidas no atual edital. Atendendo ao rito legal, reportou que, logo no início dos trabalhos, em agosto de 2011, a primeira iniciativa da Ecopistas foi informar e solicitar à Prefeitura providências para a implantação do empreendimento, ocasião em que o Município manifestou-se, transferindo a análise socioeconômica e ambiental e todo o rito de licenciamento ambiental para a CETESB. O EIA/RIMA foi elaborado com base nos estudos disponíveis e nas alternativas de traçado que serão posteriormente discutidas. Relembrou não ter emergido consenso da discussão havida no contexto da primeira audiência pública no que se refere ao traçado, fazendo-se necessárias novas consultas aos órgãos públicos. Indicou, auxiliado por mapa, os contornos da primeira proposta de traçado que atende aos anseios da população, embora mais extenso e oneroso que um outro com extensão de 6,8 Km, destacado em vermelho. Referiu-se a outra proposta de traçado cuja implantação não requer investimento financeiro adicional do Estado. Ofertou mais dados sobre as características da infraestrutura, após o que respondeu aos questionamentos formulados pelos conselheiros sobre o traçado que se inicia nas proximidades de um trevo existente no Km 5 da Rodovia Oswaldo Cruz, prosseguindo em paralelo à Dutra. O engenheiro **Fernando Kertzmann**, diretor-geral da empresa de consultoria Geotec Engenharia Ambiental Ltda., apresentou o EIA/RIMA. Com auxílio de fotos aéreas, discorreu sobre o mapa que, informou, se apoiou nos levantamentos sobre os meios biótico, físico e socioeconômico, identificando as restrições e o grau de vulnerabilidade da área de influência, que abrange o trecho final da Rodovia Carvalho Pinto em direção à Rodovia Dutra; o núcleo urbano da cidade de Taubaté; a Rodovia Oswaldo Cruz; o gasoduto da Petrobras e uma estação de bombeamento. Detalhou que esse mapa serviu de base para a alternativa de traçado proposta pela DERSA há



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

duas décadas. Acrescentou que, recentemente, duas novas propostas de traçado foram apresentadas, uma mais ao norte e outra mais ao sul. Enfatizou que a área do traçado sul encontra-se ambientalmente mais preservada e possui um número maior de nascentes, enquanto a proposta pela DERSA que recebeu o nome de “Traçado Melhorado da DERSA” e foi apresentada por ocasião da primeira audiência, em fevereiro de 2013, causa menor impacto ambiental. No entanto, observou, não houve consenso no que tange a sua implementação. Após várias reuniões com representantes da Prefeitura, chegou-se à proposta que recebeu o nome de “Novo Traçado da Prefeitura” e foi apresentada por ocasião da segunda audiência pública. De acordo com esse traçado, a rodovia segue praticamente em paralelo ao gasoduto, dentro dos limites da zona de expansão urbana, de forma a manter os acessos existentes, reduzir o isolamento dos bairros localizados na região do Barreiro e permitir seu futuro crescimento como zona urbana de Taubaté. Indicou existirem áreas já desapropriadas pela DERSA para o encaixe da rodovia em sua faixa de domínio, cuja diretriz passa por pastagens e busca evitar supressão de vegetação. Citou os eventuais impactos ambientais que sua implantação promoveria, entre os quais desapropriação de setenta e oito propriedades particulares, chácaras, sítios, fazendas e loteamentos em implantação; erosão; assoreamento; intervenções na vegetação. Informou ainda que todos os corpos d’água foram mapeados, inclusive o Ribeirão Itaim, que é desprovido de matas ciliares preservadas. Referiu-se à existência de proposta de adoção de uma série de medidas de controle a serem implementadas durante as obras, entre elas a colocação de sacarias e geotêxteis, para retenção da erosão durante a fase de terraplanagem das pistas; a realização de levantamento faunístico e florístico nas áreas de matas remanescentes, inclusive na Mata do Bugio, da qual o prolongamento se aproximará, mas não a atingirá. Ofertou informações também sobre as medidas de compensação – entre elas o monitoramento da fauna previsto pela legislação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação–SNUC –, que serão definidas pela Câmara de Compensação Ambiental da Secretaria de Meio Ambiente. Finalizou referindo-se novamente às desapropriações, ressaltando a existência de cadastro socioeconômico da população que será afetada; à concessão da licença prévia; à elaboração dos projetos de comunicação social e daqueles que visam à negociação dos imóveis que serão desapropriados e ao cadastramento dos proprietários. **Flávio Freitas** ofertou ainda esclarecimentos complementares sobre a abrangência da área desapropriada pela DERSA, localizada no início do trecho do prolongamento do traçado tal como proposto pelo edital. Abriu-se a discussão. O conselheiro **Marcelo Manara** alertou para o fato de que a sexta proposta de traçado, objeto da segunda audiência e desta reunião extraordinária não foi mencionado no parecer técnico da CETESB, do qual constam apenas cinco alternativas de localização. Ressaltou e questionou a razão pela qual todas as alternativas têm seu início e seu fim em pontos coincidentes, sem que se ofereçam as justificativas técnicas, independentemente da singularidade de cada traçado. Segundo seu entendimento, observou, a fixação desses pontos promove um “engessamento” impeditivo à consideração de alternativas de menor impacto ambiental. Também solicitou esclarecimentos sobre as razões pelas quais o traçado da segunda audiência pública foi preterido, apesar de constar de estudo apresentado pela Geotec, precisamente do quadro 2.1.3/1 e do quadro 42.13/1, acostados no respectivo processo administrativo. **Marco Antonio Boarim**, a quem o conselheiro Marcelo Manara cedera parte de seu tempo, declarou ser um dos moradores – o do imóvel de número 24 – sobre os quais incidirão os impactos causados pelo prolongamento. Contestou a informação – a seu ver equivocada – fornecida pelo arquiteto Flávio Freitas, segundo a qual essa área é considerada de expansão urbana. Lamentou não ter sido ampla nem eficaz a divulgação feita, a ponto de só ter obtido informações sobre a realização das duas audiências nas manhãs dos respectivos dias de sua realização. Lamentou também a forma intimidadora dos funcionários da Ecopistas ao adentrarem as propriedades que serão demolidas para fazer medição e fotografar as casas e os terrenos. Observou que a proposta de traçado apresentada no início da reunião pela Ecopistas era diferente



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

daquela formulada no âmbito do EIA/RIMA, questionou esse fato e as razões pelas quais não se formulou alternativa que afastasse um pouco o traçado do eixo da cidade. Chamou atenção para algumas características que o prolongamento terá, entre as quais constituir uma das três rodovias Classe 0 existentes no Brasil e seu traçado limitar a aquisição das áreas disponíveis, dando lugar ao surgimento de uma elite que já se prenuncia com o anúncio da divulgação de dois loteamentos importantes que serão implantados. Este fato, argumentou, fundamentava sua preocupação de que esse prolongamento visa favorecer a implantação de empreendimentos desse porte. Ainda acerca do traçado, perguntou por que não se formulava mais uma proposta e se marcava uma terceira audiência para discutí-la na busca de um *fade-off* – ou seja, de uma solução de compromisso que satisfaça os dois lados, tanto aqueles cujos interesses se voltam para o crescimento do país como aqueles cujos interesses se voltam apenas para a região, em particular para sua população. Sugeriu, em primeiro lugar, que esse traçado seja posicionado mais ao sul, acompanhando o Rio Comprido, cujos ganhos seria promover uma menor interferência nas propriedades da população, e, em segundo lugar, que a empresa terceirizada abandone a forma intimidadora de proceder o levantamento dos imóveis que serão demolidos, abolindo comportamentos como derrubar as cercas de suas propriedades sem a anuência dos donos ou buscar informações sobre as propriedades de forma igualmente ameaçadora. Questionou o fato de não se ter ouvido o COMDEMA de Taubaté em relação à implantação dessa obra. **Valfredo Ribeiro de Campos**, assessor do conselheiro Antônio Abel Rocha da Silva, declarou que era a defesa da coletividade, e não de causas próprias, que levou os presentes a comparecerem a essa audiência. Declarou que a implantação da rodovia possui importância econômica e estratégica, até por ser mais um caminho para o Litoral onde a exploração do Pré-sal se faz presente e a todos interessa. Sobre as propostas de traçado teceu algumas considerações. Reconheceu, em primeiro lugar, que aquele proposto pela Geotec constituía um trabalho muito benfeito, embora um pouco engessado, por ter sido delimitado do começo ao fim. Enumerou as razões por que defendia outras alternativas. A primeira, argumentou, é o fato de sua propriedade se localizar nas imediações; a segunda, porque era cidadão taubateano; e a terceira, porque era paulista. Ainda a esse respeito, declarou que não se pretendia cancelar a rodovia nem tampouco mudar o seu traçado para que ela atendesse a interesses particulares, mas, sim, para que fosse ao encontro das demandas da comunidade. Enfatizou que, em relação ao anúncio de que seriam implantados loteamentos, era importante se reconhecer que toda cidade precisa de lote, precisa desenvolver-se, enfim, precisa crescer. Acerca da proposta de traçado formulada com os subsídios obtidos da primeira audiência, comentou que se evidenciava seu ponto inicial, numa subida existente ao se sair da Rodovia Oswaldo Cruz – aproximadamente no km 5,5, onde existem um vale, isto é, uma serrinha, a Serra da Pílula, e, logo depois, uma descida de alguns quilômetros que serpenteia pela serra. Esclareceu que a rodovia terminará nesse ponto e que o cidadão que transita a 120 km/h terá de reduzir a velocidade, o que promoverá algumas implicações, entre elas um aumento de trânsito, inclusive no retorno. Afirmou ainda que outro motivo que torna importante esse prolongamento é que ele desafogará a Rodovia Presidente Dutra, que é utilizada como avenida – uma vez que inexistente a opção de acesso – para percorrer um dos trechos iniciais da cidade até seu final, nas proximidades do novo *shopping*. Enfatizou que essa rodovia com certeza estaria adequada para fazer frente a sua importância se houvesse sido construídas as obras necessárias para que ela fizesse face à atual mobilidade humana. Pontuou que, daqui a alguns anos, o prolongamento contribuirá para impactar a cidade, porque é considerada zona urbana a região sobre a qual ele exercerá influência, pois nela já se cobra IPTU das edificações, além de se constituir área de preservação permanente aquela onde foi plantada vegetação e que passa a ser chamada de Mata do Bugio, que é muito estudada pelos biólogos. Declarou que se posicionava como cidadão, e não como político. O conselheiro **Marcos Lopes Couto** declarou que reiterava o posicionamento do conselheiro Marcelo Manara no que tange à convocação adogada da presente reunião, até mesmo



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

porque o assunto constante da ordem do dia poderia ser apreciado por ocasião da reunião ordinária marcada para meados do mês de novembro. Argumentou ter identificado uma alternativa de traçado – pontilhada de amarelo – cuja área foi objeto de desapropriação por parte do Estado. Perguntou se realmente foi paga tal indenização e se a Ecopistas assumiu ou não o encargo de executar nessa área a extensão até a Oswaldo Cruz. Observou que, embora considerado ambientalmente viável no que tange a eventuais impactos que poderá causar no meio ambiente natural, a “Proposta do Traçado Melhorado da DERSA” seria mais danosa do ponto de vista socioeconômico. **Fernando Kertzman**, representante da Geotec Consultoria Ambiental Ltda., comentou terem sido apresentadas duas propostas de traçado – localizando, no mapa, onde se iniciava e concluía cada uma delas. Identificou também no mapa o lugar onde se iniciava e onde terminava o traçado apresentado em amarelo cuja formulação levou em conta os subsídios que, segundo o consultor, emergiram das discussões da primeira audiência. Identificou também os locais onde se iniciava o traçado proposto pelos órgãos técnicos da prefeitura e onde se construiria um grande trevo que funcionaria como dispositivo de acesso e de retorno para quem entra e para quem sai da Rodovia Carvalho Pinto em direção à Rodovia Presidente Dutra. Argumentou que essa proposta de traçado, em sua extensão, era a única que não exigiria desapropriação, posto que utilizaria trecho público da rodovia. Respondendo às questões formuladas pelo conselheiro Marcelo Manara, o consultor **Fernando Kertzman** apresentou as seguintes propostas de traçado: a que emergiu das discussões havidas na primeira audiência; a que recebeu o nome de “Novo Traçado da Prefeitura”; aquela denominada “Traçado Melhorado da DERSA”. Configurou-se uma oposição entre os pontos de vista manifestados pelo consultor e aqueles defendidos pelo conselheiro Marcelo Manara, precisamente no que dizia respeito à formulação ou não de proposta no contexto das discussões havidas na segunda audiência, que, segundo o conselheiro Marcelo Manara, sequer fora nomeada pela equipe da consultoria, embora tal proposta houvesse sido formulada. O consultor reiterou o argumento de que não fora formulada tal proposta, e o conselheiro **Marcelo Manara** refutou veemente tal afirmação com o argumento de que existiam referências sobre esse traçado “(...) às páginas 34 do processo 0124/2011 da Geotec, precisamente no quadro 2.2/2 intitulado “Compatibilidade dos traçados com pontos de interesse da Prefeitura – ao último traçado é dado o nome de ‘Traçado da Segunda Audiência’”. O consultor **Fernando Kertzman** afirmou que esses dados referiam-se a outra questão. O conselheiro **Marcelo Manara** reiterou mais uma vez seu posicionamento com o argumento que “esse é o ‘Traçado Novo da Prefeitura’”. E solicitou ao consultor que identificasse se o documento que ele, conselheiro, segurava em suas mãos pertencia ou não à Geotec, e, após o consultor ter assentido que, de fato, aquele documento fora elaborado pela empresa de consultoria, o conselheiro argumentou que, no quadro 2.2/2 constante do documento, encontravam-se definidas e comparadas, entre si, sete alternativas de traçado, e que à sexta havia sido dado o nome de “Novo Traçado da Prefeitura” e à sétima, “Traçado da Segunda Audiência”. Após o consultor **Fernando Kertzman** interpelar o conselheiro para que definisse “qual é, objetivamente, a questão que o conselheiro levantava”, **Marcelo Manara** declarou: “A minha questão é que o quadro constante do documento de vocês compara, entre si, os indicadores ambientais dos dois últimos traçados – ‘Novo Traçado da Prefeitura’ e ‘Traçado da Segunda Audiência’”. O consultor objetou que o segundo traçado fora formulado no contexto da segunda audiência. O consultor **Fernando Kertzman** indagou sobre a data do documento ao qual o conselheiro **Marcelo Manara** se referira, e este redarguiu: “O documento encontra-se protocolado no processo. Ele só possui uma folha e seu número 34 se encontra meio apagado”. Acrescentou que nesse quadro se estabelecia uma comparação entre o “Novo Traçado da Prefeitura” e o “Traçado da Segunda Audiência”, evidenciando-se que os indicadores fornecidos pelo “Traçado da Segunda Audiência” no tocante às condições socioambientais eram superiores àqueles de cuja formulação participou a Prefeitura, uma vez que era menos intervencionista no



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

que dizia respeito à desapropriação de imóveis e benfeitorias, bens estes que serão afetadas se for implantado o traçado proposto pela Prefeitura. O conselheiro **João Carlos Cunha** pediu que se identificasse, entre as sete propostas de traçado formuladas, aquela a que o conselheiro Marcelo Manara havia se reportado como “a melhor”. Ato contínuo, **Flávio Freitas**, Presidente da Ecopistas e representante do empreendedor, observou que, como haviam sido formuladas várias propostas de traçado, os estudos em que se baseavam eram tantos que favoreciam, eventualmente, a ocorrência de enganos em sua descrição. Acrescentou que a proposta de traçado que se examina se referia à alternativa chamada “Novo Traçado da Prefeitura” cujo ponto de partida não se localizava ao longo do trecho prolongado da Rodovia Carvalho Pinto, mas obedecia aos pontos georreferenciados pela Prefeitura na certidão de uso e ocupação de solo que esse órgão fornecera. Tratava-se – acrescentou – de uma evolução do traçado apresentado na primeira audiência pública, embora com extensões e impactos diferentes. **Fernando Kertzman** esclareceu que, depois da realização da segunda audiência pública, a CETESB emitiu parecer técnico com propostas alternativas, entre as quais a de construção de um traçado por debaixo do gasoduto. Uma troca de informações ocorreu entre o **consultor** e o conselheiro **Marcelo Manara** sobre eventuais pontos positivos e negativos de cada traçado, entre os quais a supressão de vegetação nativa em estágios inicial e médio, intervenção em área de preservação permanente e desapropriação de imóveis. Emergiram, ainda, no âmbito dessas considerações, os impactos sociais, os recursos investidos segundo a avaliação da CETESB. Questionado pelo consultor acerca desses dados, o conselheiro **Marcelo Manara** leu um trecho do Parecer Técnico CETESB (págs. 26-60), que tece considerações sobre os valores correspondentes à implantação do “Traçado DERSA” – 166 milhões de reais – e o “Traçado da Prefeitura” – 79 milhões de reais. Ao final, comentou quão paradoxal seria escolher uma proposta de traçado que causasse menor impacto social, ao atingir apenas cinquenta imóveis, mas, em contrapartida, “aumentaria três hectares de vegetação em estágio médio”. Manifestaram-se ainda a esse respeito os conselheiros **Andréa Nascimento**, que solicitou fosse apresentado o relatório emitido pela CETESB, e o consultor **Fernando Kertzman**, que informou ter a certidão fornecida pelo Governo Municipal sobre uso e ocupação do solo determinado seis pontos ou pressupostos, a partir dos quais o projeto do traçado deveria ser desenvolvido, e que foi orientado por essa correspondência que se tentou conciliar os interesses da população com os do município. Acrescentou que, do ponto de vista meramente socioambiental, o traçado apresentado em amarelo é melhor, dado que atinge um número menor, um número pequeno de propriedades. Em contrapartida, asseverou, ele constitui uma barreira, e, com a intenção de conciliar essas diferentes características, a Câmara Municipal e a Prefeitura apresentaram nova certidão, com base na qual se desenvolveu um novo projeto. Portanto, não existe a proposta de “Traçado da Segunda Audiência”, que provocaria menor impacto socioambiental e ao qual o conselheiro Marcelo Manara se referira. Enfatizou que o “Traçado da Segunda Audiência” não atinge nenhum dos seis pontos e se trata tão somente de um comentário feito pela população no contexto dessa audiência. Usando da palavra, conforme lhe fora cedida pela conselheira **Maria Auxiliadora Assis Tschirner**, **Marco Antônio Boarim** ponderou que não se buscava fazer aprovar, naquela ocasião, um projeto a respeito do qual restassem dúvidas, por menos relevantes que aparentemente fossem. Refletiu a respeito que aquele era momento de sopesar e hierarquizar, em razão de sua importância, todos os vieses críticos abordados pelo projeto, segundo a prioridade de que se revestiam. Defendeu que a alternativa locacional deve prestigiar a manutenção da população naquele local, evitando-se ao máximo as expropriações, ainda que em prejuízo da fauna e da flora da região, e assegurou que a supressão vegetal não atingiria vegetação nativa, ali não mais existente. Defendeu, ainda no contexto de uma opção locacional menos gravosa à população do perímetro impactado, alteração de saída da rodovia do quinto para o décimo quilômetros, poupando assim dezoito famílias do trauma de terem que abandonar suas moradias. Lembrou que, muito embora o diretor da



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

Ecopistas houvesse dito, por ocasião de audiência pública sobre o empreendimento, que “a empresa não compra sonhos”, urgia se adotasse uma oportuna mudança de paradigmas, e comentou que, diversamente dos animais e plantas, as pessoas têm pleno direito de defender seus legítimos interesses. Encerrou sua manifestação instando os conselheiros a não votarem sem antes ponderar cuidadosamente acerca das repercussões de seu voto. O conselheiro **Antônio Abel Rocha da Silva** declarou confiar integralmente no trabalho desenvolvido pela CETESB, ao passo que o também conselheiro **Marcelo Pereira Manara** destacou mais uma vez que era nítido o descompasso verificado entre, de um lado, a evolução do projeto e o amadurecimento das discussões, e, de outro, a premência com que se buscava sua aprovação. Tal situação explicava a pobreza das informações transmitidas pelo empreendedor naquela reunião. A propósito, lembrou que não basta apenas declarar que tal ou qual alternativa locacional promove menor ou maior impacto que outra, mas que era indispensável fundamentá-la, documentá-la, detalhá-la e aprofundá-la nos estudos. Também a propósito indagou onde se encontrariam os estudos comparativos entre as alternativas locais propostas na primeira e segunda audiências públicas sobre o empreendimento, que pareciam não constar dos estudos, o que o levava a cogitar que a segunda proposta ou teria sido analisada e afastada sob justificativas, que aliás deveriam constar consubstanciadas em documento próprio, ou foi simplesmente negligenciada e desconsiderada enquanto subsídio à elaboração do parecer técnico pela CETESB. **Flávio Freitas**, presidente da Ecopistas, comentou que nessa discussão sempre cabia razão aos conselheiros, mas asseverou que o projeto em nenhum momento deixou de se pautar, além de naturalmente no respeito ao tripé que conjuga as abordagens social, ambiental e econômica, naquilo que dispunha o contrato de concessão. Lembrou que o traçado em discussão já era a oitava proposta, e que nenhuma delas sem exceção é apta a evitar que se produza impacto de alguma ordem, maior ou menor. Vinculou outrossim a óbices formais criados pela municipalidade o fato de não se haver desenvolvido estudos relacionados a algumas das propostas de traçado, e que aquele que incorpora a proposta atual em discussão fora já por dois anos estudado. O conselheiro **Marcos Couto** declarou-se preocupado com escolhas levadas a efeito por critérios que não aqueles essencialmente técnico-científicos, e ressaltou a situação absurda em que, após desenvolvidos os estudos com vistas à escolha do melhor traçado, submete-se a decisão final tão somente à administração municipal. Assentiu que as interferências políticas são inerentes a qualquer processo de licenciamento, mas que em todos os casos é possível optar-se pelo caminho pautado nas decisões de natureza técnico-científica. Qual a efetiva utilidade – questionou, confessando-se escandalizado – de se realizarem esmerados estudos, se, ao final, o projeto é frustrado pelas limitações que o município estabelece ao emitir a certidão de uso e ocupação do solo? O conselheiro **Marcelo Pereira Manara** reiterou sua indagação, ainda pendente de resposta, sobre se o traçado acostado aos autos do procedimento licenciador por ocasião da segunda audiência fora ou não comparativamente analisado com o sétimo traçado proposto. Declarou-se assustado com a afirmação do empreendedor, e segundo a qual de pouca valia era a discussão de novos traçados se a Prefeitura já o pré-definira, como também o argumento, igualmente assombroso, de que o aprofundamento dos estudos não era recomendado, posto que demandava mais tempo e dinheiro. A esse propósito, lembrou enfaticamente o papel institucional do Conselho, qual seja o de perseverar nas discussões sempre, e até onde necessário, e manifestou mais uma vez sua indignação com a celeridade injustificada com que se procedeu à convocação desta reunião, trazendo, a seu ver, inegáveis prejuízos aos debates sobre o empreendimento. Lançando mão de um exemplo, observou que o que se discutia não eram medidas emergenciais, como reparos estruturais numa barragem prestes a se romper, e que portanto a discussão deveria dar-se com o adequado aprofundamento, possibilitando aos conselheiros preparar-se adequadamente para as reuniões. Repudiou o que denominou “eco-xiitismo”, a conhecida militância radical “contra o não-sei-o-quê”, e asseverou que sua postura face ao procedimento licenciador, neste como



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

noutros processos ao longo dos aproximadamente vinte anos em que analisa EIA/RIMAs, era tão somente a de um técnico empenhado na melhoria dos projetos que lhe são submetidos à apreciação, e ponderou que a qualidade técnica deve sempre preceder questões quais o tempo e dinheiro que uma discussão mais apurada demandará. Disse reconhecer a qualidade técnica dos profissionais envolvidos com o projeto, sem contudo deixar de sublinhar que esse atributo deve vir acompanhado de um profundo conhecimento do local que sediará esse empreendimento, qualidade que não lhe faltava e que o legitimava a defender com pleno conhecimento de causa a discussão de outras alternativas de traçado. Essas alternativas – reforçou –, posto que menos impactantes, não podem ser afastadas por razões cujo fundamento seja tempo ou dinheiro. E renovou o questionamento que encabeçou a presente manifestação, sobre se o traçado proposto na segunda audiência pública fora ou não analisado e, se foi, onde o EIA apresenta estudo comparativo com a proposta atual, considerando efeitos positivos e negativos de cada uma das alternativas. O conselheiro **João Carlos Cunha**, em endosso à manifestação do conselheiro Marcos Couto, defendeu que o desenvolvimento sustentável se dê sobre a base da ciência, e alertou para o fato de que a infraestrutura logística para atingimento dessa meta é requisito essencial para que a mesma seja alcançada. Chamou a atenção para a finalidade última da obra, qual seja a de atender à demanda gerada pela exploração do Pré-sal, e defendeu que a eleição do melhor traçado considere não apenas o posicionamento do município ou da CETESB, mas que inclua uma atenta oitiva da sociedade civil, desprestigiada ao longo do procedimento, e defendeu maior objetividade no estabelecimento dos critérios definidores de um melhor projeto. **Elisabete Boarim**, tendo-lhe cedido a palavra a conselheira Maria Auxiliadora Assis Tschirner, enfatizou a importância de que se reveste a preservação da área de impacto do empreendimento. Declarou haver adiado cirurgia para tratamento de um câncer, exclusivamente para poder se fazer presente a esta reunião, e mencionou, apenas como exemplos da rica biodiversidade local, a presença de araucárias, jacarandás-mimosos, jatobás e pau-brasil entre as espécies florísticas, e de tucanos-de-bico-verde, tucanos-bois, saguis e jacus, entre os incontáveis exemplares faunísticos – e convidou os presentes a visitarem a região. O conselheiro **Nelson Pereira dos Reis** declarou considerar pertinente o agendamento desta reunião extraordinária, levando-se em conta a igualmente extraordinária riqueza do tema de que trata. Defendeu que a questão relacionada aos impactos a que o empreendimento dará causa poderá ser em larga medida equacionada com a compensação ambiental, direcionada no sentido do aprimoramento infraestrutural da região impactada. Declarou entender legítima a manifestação da municipalidade acerca do uso e ocupação do solo, e que é balizado nos parâmetros por ela definidos que devem ser pautadas as discussões e desenvolvidos os estudos pertinentes ao empreendimento. O conselheiro **Daniel Smolentzov** indagou se e onde, no bojo do EIA em discussão, havia o empreendedor inserido o estudo de legislação municipal pertinente ao empreendimento, detalhando em análise comparativa cada um dos traçados propostos e comparando-os, um a um, com a lei que disciplina o zoneamento municipal. Avaliou inadmissível, na esteira dos conselheiros que o antecederam no uso da palavra, que o órgão ambiental ficasse adstrito à análise de uma única alternativa de traçado, por sinal imposta pelo município, e reiterou o pleito de ver essas outras possíveis alternativas submetidas à apreciação do Conselho. O conselheiro **Antônio Elian Lawand Junior** observou que a certidão de uso e ocupação do solo constitui processo autônomo, cujos autos tramitam em órgão próprio da municipalidade, e que é apenas a conclusão desse procedimento, qual seja a certidão propriamente dita, que integra os autos do licenciamento. Ponderou a propósito que, se é competência municipal a definição dos parâmetros do traçado, há que se adequar a essa contingência, muito embora limitadora da atuação da agência ambiental, sob pena de se invadir a competência de diverso ente da federação. O conselheiro **Daniel Smolentzov** esclareceu que, ao submeter o empreendimento ao crivo do município, debruça-se o empreendedor sobre a respectiva lei de zoneamento, com a finalidade única de determinar quais as possíveis alternativas



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

locacionais – o que leva a efeito a partir da definição objetiva dos locais que admitem e dos que inadmitem a implantação da rodovia. É esse estudo – pontuou – que requeria lhe fosse apresentado. O conselheiro **Marcelo Pereira Manara** ponderou que a certidão de uso e ocupação do solo não lhe parecia tivesse o condão de definir o traçado único da rodovia, caso em que se desobrigaria o empreendedor a avançar nos estudos relacionados às alternativas locacionais – argumento este, aliás, de que lançara mão o empreendedor, a justificar a ausência desses estudos. Destarte, solicitou-lhe esclarecesse melhor a questão. O conselheiro **Marcos Couto** declarou também entender necessário que se estudem as possibilidades de intervenção face a todo um mapa de zoneamento e não a pontos definidos dentro do território, e esclareceu que essa abordagem integra a modalidade de estudo desenvolvida pelos municípios. Propugnou outrossim pelo repúdio ao traçado defendido pelo empreendedor, a pior das propostas, do ponto de vista socioambiental. O conselheiro **Antônio César Simão** afirmou que, conforme entendia, a Prefeitura de Taubaté apenas propôs pontos pelos quais passaria a rodovia, sem jamais impô-los. E questionou se os seis pontos referidos foram discutidos numa mesma e única audiência pública. **Fernando Kertzman**, da Geotec, declarou que o projeto que ora se discute fora desenvolvido ao longo de dois anos, e que nesse período oito alternativas de traçado foram estudadas, sempre com o acompanhamento atento dos técnicos da CETESB. Diversas reuniões com vereadores municipais tiveram lugar – acrescentou –, sempre buscando que o licenciamento se desse do modo mais transparente possível. O grande óbice à conclusão do procedimento – completou – reside no fato de haver-se tardado em desapropriar o trecho correspondente ao traçado, dando ocasião à ampliação da mancha urbana existente. Asseverou que todas as alternativas de traçado foram cuidadosamente estudadas, as contribuições tendo sido incorporadas ao processo, e que, nada obstante a diversidade de alternativas em tese possíveis, é inevitável que alguém, em algum momento, seja afetado pela obra. Se essa é a configuração ideal do traçado confessou não saber dizer, mas defendeu que a alternativa eleita era sob todos os aspectos e pontos de vista aceitável, a despeito dos incontornáveis impactos. O conselheiro **Antônio Abel Rocha da Silva** sublinhou que a prefeitura não propôs apenas, mas de fato procedeu à indicação dos locais determinantes do traçado. O conselheiro **Marcos Couto** chamou a atenção para o fato de que a certidão de uso e ocupação do solo havia sido emitida apenas doze dias antes da presente reunião plenária, e procedeu à leitura de trechos do documento, que traziam identificados, com suas respectivas latitudes e longitudes, todos os locais determinados. O conselheiro **Marcelo Pereira Manara** informou haver, no dia anterior, protocolizado documento junto à SMA, documento este lavrado pelo Conselho Municipal de Meio Ambiente de Taubaté, órgão deliberativo criado por força da Lei Municipal 165, de 23/05/2007. Sublinhou, todavia, que o órgão já fizera encaminhar à Secretaria o mesmo documento por ocasião da audiência pública realizada no município. Ressaltou que o diploma a que fez menção confere ao colegiado, no inciso X de seu artigo 4º, a prerrogativa de analisar e opinar acerca de empreendimentos causadores de impactos ao município. Alertou para o fato de que, nada obstante haver o Conselho Municipal registrado formalmente seu interesse no licenciamento em questão, informação que é de praxe repassada à CETESB, aquele órgão não fora, como exige a lei, consultado acerca do empreendimento. Dessa questão emergem – ponderou – dúvidas acerca do modo como efetivamente a sociedade taubateana avalia os impactos e benefícios, os aspectos positivos e negativos da obra, donde a necessidade de se dar ensejo, nos fóruns adequados, a um mais aprofundamento debate sobre o projeto. O conselheiro **Daniel Smolentzov** indagou do empreendedor sobre que alternativa de traçado trabalhava antes de emitida a atual certidão de uso e ocupação do solo, e quais as mais relevantes diferenças, em termos dos impactos previstos, entre o antigo traçado e este que agora é defendido. **Flávio Freitas**, Presidente da Ecopistas, em resposta ao conselheiro Daniel Smolentzov, explicou que a determinação dos pontos do traçado deu-se em conjunto com o município de Taubaté, e essa interação foi de tal modo importante que permitiu o ajuste e a



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

consolidação de uma proposta de trajeto menos conflitante com a ocupação real da área na qual coexistem, por exemplo, uma linha de alta tensão, construções e fazendas. Observou que foi justamente durante esse trabalho que surgiu essa recente certidão do uso e ocupação do solo. E acrescentou que ela poderia dar a impressão de ser algo recente, mas ela é algo atual porque ela é fruto de uma discussão e integração com a prefeitura. Esclareceu que a prefeitura não impõe, mas, sim, sugere os pontos possíveis para a definição do traçado. Acentuou que a divulgação e a discussão do projeto deram-se de acordo com os critérios vigentes, que incluiu a realização de duas audiências públicas cujo principal objetivo foi dar à população a oportunidade de se manifestar, inclusive aos órgãos municipais, que, por sua vez, são diretamente convidados para a audiência. Acrescentou que, portanto, a Câmara de Vereadores do Município, sem dúvida alguma, foi convidada e teve, portanto, a oportunidade de se manifestar, e se não o fez, não se sabe a razão. Ressaltou que os estudos iniciaram-se em função do projeto proposto pela DERSA e pararam depois da obtenção da certidão de uso do solo. Confirmou que os três traçados quase se tornaram inviáveis em decorrência da alteração da lei de zoneamento do uso do solo, que entrou em vigor em 2009. No entanto, este fato não se consumou porque a concessionária impetrou uma ação junto ao Ministério Público – ainda em andamento – através da qual requer a emissão da certidão do uso do solo. Lembrou que as demais alternativas constam do EIA/RIMA e que o atual traçado consolidou-se após a edição da nova legislação municipal e a partir de entendimentos firmados com a Prefeitura. O conselheiro **Daniel Smolentzov** expôs a impossibilidade de se apreciar a proposta apresentada sem que se possa compará-la com as demais e questionou se as alternativas existentes constaram da apresentação que acabara de ser feita. Externou a preocupação de que se venha a crer que o município impôs ao Estado um traçado acordado entre ele e o empreendedor, uma vez que cabe ao primeiro essa atribuição e questionou se todas as alternativas propostas obtiveram a necessária certidão de uso do solo fornecida pelo município. **Flávio Freitas** esclareceu entender ser o foco dessa reunião extraordinária o traçado que será objeto da licença prévia, e por isso julgava desnecessária a retomada das demais propostas, mesmo porque todas constam dos Estudos e já haviam sido avaliadas pela CETESB. **Fernando Kertzman** afirmou que todos os traçados possuem certidão de uso do solo e, dentre as propostas, o “Traçado Melhorado da DERSA” é ambientalmente o melhor, ponto de vista este contestado pela população e, inclusive, pelos vereadores que acreditam que esse traçado criará uma barreira, tanto do ponto de vista do acesso como visual. Finalizou afirmando que o traçado foi proposto pelo empreendedor, de acordo com as diretrizes estabelecidas pela prefeitura, e que, das discussões havidas durante a segunda audiência pública obteve-se consenso desde que realizado ligeiro ajuste do traçado e obtida uma nova certidão do uso do solo. O conselheiro **Daniel Teixeira Lima** declarou que concordava com os conselheiros segundo os quais a apresentação feita foi confusa, inclusive em relação às discrepâncias no que diz respeito às designações das alternativas de traçado indicadas na documentação. Neste sentido, solicitou maior clareza por parte do empreendedor. O conselheiro **Marcelo Pereira Manara** insistiu em perquirir, posto que ainda restasse sem resposta, se a alternativa proposta na segunda audiência pública foi devidamente estudada e comparada, e onde, no bojo dos estudos, se pode ter acesso a essa comparação. Observou também persistir desencontro de informações sobre se a área em questão constitui área urbana ou se na verdade trata-se de área de expansão urbana. Rechaçou as declarações que davam conta de suposta ausência de manifestação do Conselho Municipal do Meio Ambiente, apresentando material probatório, e requereu o encarte do documento que faz prova da protocolização da manifestação na ata da presente reunião. Por último, ponderou que, ainda que o COMDEMA não se houvesse pronunciado, é dever do empreendedor conhecer a legislação incidente sobre o tema, de todas as esferas administrativas, fazendo-a valer quando e como exigida. Apresentou então à Presidência proposta de adiamento da votação do parecer técnico que reconhece a viabilidade do empreendimento, em virtude das graves inconsistências



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

verificadas ao longo dos debates, geradas pela ausência dos necessários estudos complementares acerca de propostas formalmente apresentadas por ocasião das audiências públicas, assim como em razão da carência da oitiva do Conselho Municipal do Meio Ambiente de Taubaté, até que devidamente sanadas tais irregularidades, oportunidade em que poderá o projeto ser uma vez mais submetido à apreciação do Conselho. A conselheira **Ana Cristina Pasini da Costa** afirmou que o trajeto da rodovia teria sido eleito pelo empreendedor, apesar das restrições colocadas, provavelmente em acordo com a prefeitura, de modo a contemplar o estudo apresentado na segunda audiência pública, a que o conselheiro Marcelo Manara fizera referência. A avaliação da CETESB acerca da viabilidade do empreendimento, observou, considera tão somente a proposta apresentada oficialmente pelo empreendedor, e destacou a semelhança existente entre a proposta em discussão e aquela apresentada na segunda audiência. Informou haver recebido apenas a primeira carta do COMDEMA local, não lhe havendo chegado às mãos a segunda. A única manifestação do Conselho que recebera, assinalou, era justamente aquela que apenas dava conta de tratar-se de órgão deliberativo. O município em questão teria, embora lhe assistisse a prerrogativa, deixado de chamar o CONDEMA à discussão. Já a oitiva do município, na forma como determinada pela Lei Complementar 140, fora, conforme entendia, realizada. Se porventura alguma diretriz técnica pertinente houvesse sido encaminhada pelo CONDEMA à agência ambiental, asseverou, esta teria sido certamente analisada e eventualmente acatada pelos técnicos responsáveis. O processo de licenciamento, portanto, transcorreu em total respeito à lei, sem que questões do âmbito exclusivo do empreendedor, como os custos da obra, tivessem qualquer interferência no procedimento. Colocada em votação pelo **Presidente** a preliminar que requeria adiamento da discussão até que sanadas supostas irregularidades, foi esta rejeitada por 20 (vinte) votos contrários, 9 (nove) favoráveis e nenhuma abstenção. O conselheiro **Daniel Smolentzov**, ratificando o que declarara a conselheira Ana Cristina Pasini, declarou não ter dúvidas acerca da legalidade do processo sobre o empreendimento. Indagou ainda se o traçado levado em conta nos estudos seria justamente aquele apresentado, e se, em havendo outros, se foram realizados estudos comparativos entre eles. **Flávio Freitas** afirmou que mais algumas alternativas, todas obedecendo o traçado fixado ao sul, foram cogitadas, mas que não se procedeu a qualquer estudo comparativo entre elas. O conselheiro **Marcelo Pereira Manara** renovou sua indagação sobre se foi realizado estudo comparativo da alternativa de traçado apresentada na segunda audiência com esta que agora se defende. Se realizado, onde se encontra? – perquiriu uma vez mais. Repeliu a afirmação da conselheira Ana Cristina, segundo a qual a manifestação do COMDEMA ter-se-ia limitado a dar conta de sua existência, procedendo à leitura de fragmento da manifestação do Conselho Municipal, datada de 20 de fevereiro do ano em curso, nos seguintes termos: “(...) Requer ainda que referido EIA/RIMA bem como as explicações detalhadas do mesmo englobem de forma ampla e minuciosa todos os impactos socioambientais de todos os quatro trajetos propostos para o prolongamento da rodovia (...)”. Muito embora consentisse em que fosse prerrogativa do CONSEMA acatar ou não o proposto pelo COMDEMA, não lhe assistia o direito de recusar resposta à manifestação, ou seja, de recusar a oitiva do órgão municipal. O conselheiro **Daniel Smolentzov** objetou que sua divergência não dizia respeito ao ponto de partida e ao ponto de chegada do traçado, pois sua preocupação, até mesmo pelo fato de exercer a função de procurador do Estado, era apreciar uma única alternativa de traçado e, neste caso, aquela proposta pelo município. Acrescentou que, do ponto de vista da legislação municipal, o município pode determinar as zonas onde é possível ou não implantar determinados empreendimentos, e para essas onde não há objeção de se implantar o traçado do prolongamento do empreendimento em tela mais de uma alternativa deve ser analisada para que houvesse lugar para uma comparação mínima e para que se pudesse afirmar com segurança que, sem dúvida, “realmente esse é o melhor traçado”, ou o contrário “realmente esse não é o melhor traçado”. Admitiu que o processo de licenciamento que se analisa não deu lugar a tal comparação, e que essa impossibilidade é a



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

razão de sua objeção. Em outras palavras afirmou que se estava trabalhando com uma única proposta de traçado, que é essa formulada pelo município. Reafirmou que não discutia o ponto de partida e o ponto de chegada nem tampouco a compatibilidade entre essa proposta de traçado e a certidão de uso e ocupação do solo fornecida pelo município, mas discutia, sim, a necessidade de se trabalhar, no mínimo, com duas alternativas de traçado, e demandava que, pelo menos, duas alternativas fossem propostas, mas não uma única, no caso, aquela concebida como o traçado ajustado pelo município. O conselheiro **Daniel Lima**, depois de solicitar aos seus pares que, por ser do interesse de todos, pusessem uma atenção maior no que diria, declarou: “Mais uma vez o empreendedor, ao tentar esclarecer a questão sobre a qual todos se debruçam, se atrapalha, e assim procede quando declara que existem dezenas de traçados. Eu me limitarei ao que informa o parecer técnico, que se refere à existência de cinco alternativas. Por esta razão, solicito ao empreendedor que se refira apenas a essas cinco alternativas. Enfatizou que, sem falta de educação ou desprezo, informava que não lhe interessava saber se havia vinte, cinquenta ou quinhentas propostas, uma vez que não são objeto de análise no contexto desse processo, como bem comprova o parecer técnico elaborado pela CETESB. Solicitou ao empreendedor que confirmasse ou não se estava correta sua compreensão. **Flávio Freitas** declarou estar correto o entendimento do conselheiro, porque foram estudadas formalmente cinco alternativas. **Flávio Freitas** esclareceu que no contrato do projeto consta a obrigação de se realizar o “prolongamento da Rodovia Carvalho Pinto”. Ressaltou o entendimento de que o prolongamento é a “continuidade a partir de um ponto”, correspondente ao ponto final da Rodovia Carvalho Pinto, hoje denominado km 127. Se, por outro lado, as alternativas partissem de qualquer ponto anterior àquele definido como sendo o final, seriam consideradas duplicações ou alternativas paralelas, não previstas no contrato. Os trechos de ligação com as Rodovias Dutra e Ayrton Senna serão interligações numeradas, de acordo com o padrão da DERSA, do Estado de São Paulo. Passou-se a palavra ao Conselheiro **Pierre Ribeiro Siqueira** que perguntou a conselheira Ana Cristina Pasini se o gasoduto e o oleoduto da Petrobras encontravam-se regularmente licenciados, uma vez que grande parte da estrada passa em paralelo. Além de tecer considerações gerais sobre os prejuízos socioambientais do traçado definido no EIA/RIMA, questionou a aptidão do projeto para solucionar a contento problemas a ele inerentes. A Conselheira **Ana Cristina Pasini da Costa** respondeu que tanto o duto quanto o gasoduto são estruturas regularizadas e que uma delas foi licenciada pelo IBAMA. O **Presidente do CONSEMA** declarou encerrada a discussão. Submeteu, ato contínuo, à votação a viabilidade do empreendimento nos termos do Parecer Técnico/CETESB/503/13/IE, que logrou a aprovação pelo quórum de vinte e um (21) votos favoráveis, seis (6) contrários e uma (1) abstenção, o que deu lugar à seguinte decisão: **“Deliberação CONSEMA 19/2013. De 30 de outubro de 2013. 90ª Reunião Extraordinária do Plenário do CONSEMA Aprova EIA/RIMA do “Prolongamento da Rodovia Carvalho Pinto”. 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/503/13/IE sobre o respectivo EIA/RIMA, a viabilidade ambiental do empreendimento “Prolongamento da Rodovia Carvalho Pinto (SP-070), interligando a Rodovia Osvaldo Cruz (SP-125)”, de responsabilidade da Concessionária das Rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto S/A – Ecopistas, em Taubaté (Proc. 124/2011), e obriga o empreendedor a cumprir as exigências, recomendações, medidas mitigadoras e de compensação constantes desses documentos”.** 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.