



Ata da 220ª Reunião Ordinária do Plenário do Conselho Estadual do Meio Ambiente, realizada no dia 22 de fevereiro de 2006.

Realizou-se, no dia 22 de fevereiro de 2006, às 09h00, na Sala de Reuniões do Conselho, a 220ª Reunião Ordinária do Plenário do Consema, à qual compareceram os seguintes conselheiros: José Goldemberg, Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Marcelo Robis F. Nassaro, Lúcia Sena, José Francisco Guerra da Silva, Nilo Shirozono, José Fernando Bruno, Maria Sílvia Sanchez Bortolozzo, Luciano Shigueru Sakurai, Lourival Carmo Mônaco, Lineu José Bassoi, Heitor Marzagão Tommasini, Marcelo S. Asquino, Carlos Alberto Cruz Filho, José Paulo Menegucci, Alberto Epifani, Violeta S. Kubrusly, Pedro José Stech, Sérgio Valentim, Lady Virgínia Traldi Meneses, Paulo Nogueira-Neto, Vera Cecília Prado A. N. Perroni, Mauro Frederico Wilken, Cybele Silva, João Francisco Aprá, Armando Shalders Neto, Célio Bermann, Eduardo Trani, Luiz Orlando de Barros Segala, Nathalie K. Malveiro, André Garcia Martin, Uriel Duarte, Jânio Itiro Akamatsu, Ney N. Sígolo, Francisco José de Toledo Piza, José Flávio de Oliveira, Maria de Lourdes Ribeiro Gandra, João Fuzaro, Maria Rosana I. Panachão, Carlos Alberto Maluf Sanseverino, Lauro Pedro Jacintho Paes, Fábio Dib, Alaor Caffé Alves, Fernando Batolla Jr. **Constavam do Expediente Preliminar:** 1) Comunicações da presidência e da secretaria executiva; 2) Assuntos gerais e inclusão de matéria, em regime de urgência, na ordem do dia. **Constava da Ordem do Dia:** Apreciação da viabilidade ambiental do empreendimento “Rodoanel Metropolitano Mário Covas – Trecho Sul Modificado”, de responsabilidade da Dersa – Desenvolvimento Rodoviário S/A, com base no Parecer Técnico CPRN/DAIA nº 044/2006 sobre o respectivo EIA/RIMA (Proc. SMA nº 13.730/2004), O **Secretário-Executivo**, Germano Seara Filho, declarou abertos os trabalhos em nome da Mesa e disse que passaria imediatamente ao primeiro item do expediente preliminar, informando que, como se havia decidido na última reunião, foi encaminhado convite ao Vice-Almirante Marcelio Carmo de Castro Pereira, Comandante do 8º Distrito Naval, solicitando-lhe que expusesse para o Plenário a situação do Arquipélago de Alcatrazes, onde a Marinha Brasileira praticava rotineiramente exercícios de tiro, e que esse oficial aceitou o convite, mas propunha que tal explanação fosse feita no dia 8 de março próximo, no caminho entre o Porto de Santos e o arquipélago, e que, para tanto, convidava os conselheiros a se dirigirem até esse porto em ônibus que ele mesmo providenciaria, de onde seriam levados, em uma fragata, até Alcatrazes, ocasião em que, além das informações solicitadas, seria oferecido almoço aos participantes. O Secretário-Executivo informou também que, como no dia 8 será realizada uma audiência pública, foi respondido ao almirante agradecendo o convite e sugerindo que a visita ocorra no dia 10 de março. Com o intuito de informar ao almirante quantos conselheiros dela farão parte, solicitava àqueles que estiverem interessados que confirmem sua participação ao receberem via e-mail a programação detalhada da viagem. Passou-se aos assuntos de interesse geral e inclusões de urgência na ordem do dia. O conselheiro **Carlos Bocuhy** encaminhou pedido de que fosse incluída na pauta, em regime de urgência, a apreciação de proposta de uma moção a ser encaminhada à Câmara Federal, através da qual o Consema se posicionaria em relação ao Projeto de Lei nº 3057/2000, que tramita naquela Casa na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania-CCJC, solicitando que ele seja encaminhado também à Comissão de Meio Ambiente, tendo em vista que tal projeto altera substancialmente vários instrumentos de implementação da Política Nacional de Meio Ambiente previstos no Artigo 9º da Lei Federal nº 8987/1981, em especial o licenciamento ambiental, e modifica também o Código Florestal Brasileiro, correndo-se o risco, portanto, de que tal projeto, com tamanhas consequências, possa ser aprovado sumariamente, sem que sequer seja ouvida a Comissão de Meio Ambiente e



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

Desenvolvimento Sustentável-CMADS da Câmara Federal. Informou também que tal proposta já havia sido apreciada pela Consultoria Jurídica da SMA e recebera o apoio do Secretário de Meio Ambiente. Por fim, pediu ao Prof. Goldemberg que promovesse a inversão na ordem do dia, de modo que tal moção fosse apreciada em primeiro lugar. A conselheira **Nathalie Kiste Malveiro** fez breve relato sobre a reunião ocorrida na última semana, convocada pelo Ministério Público do Estado de São Paulo com o objetivo de se discutir esse projeto de lei, principalmente pelo fato de que, se aprovado, ele promoverá verdadeiro retrocesso na política ambiental, principalmente com a transferência do licenciamento ambiental para o âmbito do município, o que causava sérias preocupações a todos, pois, conhecedores das dificuldades que o Estado de São Paulo enfrenta para promovê-lo, tem-se idéia da quase impossibilidade de ele ser adequadamente realizado pelos municípios, que não contam com a infra-estrutura necessária para tanto, e que, por esse motivo, apoiava o posicionamento do conselheiro Carlos Bocuhy e os termos da moção por ele sugerida. Depois de informar ter distribuído entre os conselheiros o “Relatório Estadual de Acompanhamento”, elaborado pela Secretaria de Estado de Economia e Planejamento que dizia respeito à Cúpula do Milênio realizada pelas Nações Unidas no Ano de 2000, que trata dos oito objetivos gerais a serem seguidos pelos países signatários no que se refere ao desenvolvimento econômico com redução das desigualdades sociais e à sustentação ambiental, o conselheiro **Marcelo Asquino** informou que esse documento apresenta um balanço realizado pela Fundação Seade a respeito da consecução desses objetivos pelo Estado de São Paulo, o primeiro a ser realizado no âmbito subnacional pelos países signatários. O conselheiro **Célio Berman** declarou seu apoio ao posicionamento do Secretário do Meio Ambiente, manifestado no artigo publicado no dia anterior pelo jornal *O Estado de S. Paulo* e intitulado “Hidrelétricas e Meio Ambiente”, dizendo que tal apoio se respaldava nas consultas feitas ao Fórum Brasileiro de ONGs, aos Movimentos Sociais que trabalham com a questão ambiental, precisamente com as hidrelétricas, e à comunidade acadêmica. **José Goldemberg**, Presidente do Consema, apoiou a idéia da moção e pediu à chefe da Consultoria Jurídica da Secretaria de Meio Ambiente que explicasse as razões desse seu posicionamento. A procuradora **Sílvia Helena** declarou, então, que era absolutamente relevante a proposta de moção encaminhada pelo conselheiro Carlos Bocuhy, pois se fazia necessária a mobilização de todas as esferas do Poder Público, porque, realmente, o Projeto de Lei nº 3057/2000 altera significativamente, não só o licenciamento ambiental, mas a Política Nacional de Meio Ambiente, inclusive no disciplinamento das áreas especialmente protegidas, à medida que torna flexíveis os critérios que normatizam a implantação de novos loteamentos. Declarou, ainda, que o risco que essa legislação apresentava hoje para o setor de loteamento poderá amanhã estar presente em uma outra legislação com propostas de mudança de igual natureza para um outro setor, como o ruralista, por exemplo, e que, por esses motivos, era essencial a manifestação de todos os setores ambientais para que os ganhos obtidos com a legislação ambiental não sejam fragmentados por setores. **O Secretário-Executivo** colocou em votação o pedido de inclusão na ordem do dia, em regime de urgência, da proposta de moção apresentada pelo conselheiro Bocuhy. Aprovada por unanimidade, **o Secretário-Executivo** perguntou ao Presidente do Consema se acolhia o pedido de que tal proposta fosse apreciada em primeiro lugar, solicitação aceita pelo Prof. Goldemberg. Passou-se à ordem do dia. Depois de o Plenário manifestar que se achava esclarecido acerca da proposta de moção encaminhada pelo conselheiro Carlos Bocuhy, **o Secretário-Executivo** submeteu-a à votação, tendo tal proposta sido acolhida por unanimidade, o que deu origem à seguinte decisão: **“Moção 01/2006. Considerando as inúmeras e significativas interfaces com a questão ambiental contidas no Projeto de Lei 3057/2000, em tramitação na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania-CCJC da Câmara Federal dos Deputados, que afetam, de forma direta, vários dos instrumentos de implementação da Política Nacional de Meio Ambiente, previstos no Artigo 9º da Lei Federal nº 8987, de 31 de agosto de 1981, em especial o licenciamento ambiental, o**



Conselho Estadual do Meio Ambiente-Consema de São Paulo, em sua 220ª Reunião Plenária Ordinária, vem manifestar-se em prol da ampliação do debate para a uma discussão de mérito, solicitando o envio do referido PL à apreciação da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável-CMADS. Diante da relevância do tema, manifesta-se também este Colegiado pela posterior apreciação do projeto pelo Plenário da Câmara Federal dos Deputados. Certos do espírito democrático e da transparência que sempre permeiam a atuação dos membros dessa ilustre Casa, este Conselho aguarda o atendimento dessas solicitações para que se cumpra o dever de defesa e de preservação do meio ambiente imposto pela Constituição Federal ao Poder Público e à coletividade”.

Passou-se ao segundo ponto da ordem do dia, qual seja, a apreciação da viabilidade ambiental do empreendimento “Rodoanel Metropolitano Mário Covas – Trecho Sul Modificado”, de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S.A., com base no Parecer Técnico CPRN/DAIA nº 044/2006 e suas complementações (Proc. SMA nº 13730/2004). A palavra foi dada preliminarmente à Promotora de Justiça do Meio Ambiente da Capital, Cláudia Cecília Fedeli, a pedido e na qualidade de assessora da conselheira Nathalie Kiste Malveiro, que declarou que, no dia anterior, encaminhara uma recomendação ao Presidente do Conselho, porque o entendimento da Promotoria de Meio Ambiente da Capital, neste momento, era de que, apesar de o processo de apreciação do EIA/RIMA desse empreendimento ter avançado muito, faziam-se necessárias, ainda, algumas análises, uma vez que, em relação a alguns aspectos e dimensões ambientais, existiam lacunas no estudo, havendo, portanto, a necessidade de serem solicitadas novas complementações, como, por exemplo, em relação à indução à ocupação urbana, porque, apesar do belo trabalho elaborado a esse respeito e que se baseara em modelagem matemática, ele foi objeto de críticas por parte de urbanistas e de organizações governamentais e não-governamentais, que chegaram à conclusão de que não se poderia afirmar, com base nos cálculos efetuados, que o funcionamento do Trecho Sul não fomentará a indução à ocupação, sem se considerar, para balizar tal hipótese, entre outros, o fenômeno de indução ocorrido na área do entorno do Trecho Oeste, além de outras razões que foram expostas de forma exemplificativa na recomendação, motivo por que reiterava o posicionamento do Ministério Público de que os estudos eram insuficientes, o que poderia ocasionar uma série de consequências, entre as quais, não se preverem de modo adequado todas as medidas compensatórias e mitigadoras necessárias, o que ocasionaria a continuação de processos baseados em equívocos e falhas. Declarou ainda que, embora o parecer técnico elaborado pelo DAIA fosse bastante amplo e tivesse previsto uma série de medidas, o Ministério Público entendia que algumas das condicionantes propostas para a concessão da licença de instalação deveriam ser exigidas para a concessão da licença prévia, como, por exemplo, aquelas que se referiam as alternativas de traçado e à definição da gestão para as unidades de conservação. Declarou, por último, que o MP não era contrário à realização da obra, mas se preocupava com a necessidade de os estudos serem suficientemente completos, para que todos aqueles que terão de tomar decisões acerca de seus desdobramentos estejam aptos a propor medidas efetivamente suficientes para prevenir, mitigar e compensar esses impactos. **O Presidente do Consema** declarou que efetivamente recebera, ao final da tarde do dia anterior, uma recomendação encaminhada pela Procuradora Cláudia Cecília Fedeli, na qual era retratado o que ela acabara de comentar, e que preparara uma resposta detalhada acerca de todas as observações feitas nesse documento, e que não tinha a menor dúvida de que o Conselho Estadual do Meio Ambiente tinha em mãos, com base no parecer emitido pelo DAIA, todos os elementos para apreciar a viabilidade ambiental da obra, sem prejuízo para a proposição de medidas mitigadoras ou compensatórias e pré-condições, do mesmo modo que procedera em relação ao Trecho Oeste, e que o objetivo dessa recomendação era, aos seus olhos, tão somente alertar o Colegiado sobre sua responsabilidade ao considerar a viabilidade ambiental do projeto, e que, se ele for considerado viável, será realizado um acompanhamento minucioso, de modo a



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

prevenir o surgimento de qualquer problema indesejável; e que seu entendimento, portanto, era o de que esse alerta seria devidamente anotado e considerado pelo Conselho. Passou-se efetivamente à apreciação da matéria. O **Dr. Dario Rais Lopes**, Secretário de Estado dos Transportes, comentou que sua Secretaria, através da Dersa, apresentaria algumas informações relevantes, do ponto de vista dos transportes, relacionadas com o empreendimento Rodoanel Metropolitano de São Paulo, em particular com o Trecho Sul Modificado, e que tais informações tinham como referência o levantamento da distribuição de demanda por transporte no Estado de São Paulo, que mostrava a ocorrência de uma “brutal” concentração - 50% - na macrometrópole, região esta definida pelos municípios de São José dos Campos, Campinas, Sorocaba e Santos, na qual se realizava metade do movimento de carga do Estado, que tinha como característica ser predominantemente geral, ou seja, ser constituída por material a granel ou matérias-primas, e que o transporte dessa carga geral causava fortíssimo impacto na matriz de transporte, porque era preferencialmente realizado pelo modo rodoviário, a ponto de se refletir na matriz de referência do ano 2002, com uma participação em torno de 93%. Informou que, para se implementar uma política de transportes que permita um serviço sustentável dos pontos de vista econômico, ambiental e social, precisava-se promover a mudança dessa matriz, e o modo de se alcançar tal objetivo era a prática da intermodalidade, ou seja, a transferência, com eficiência, do modo rodoviário para outros modos, especialmente o ferroviário, com vistas a se eliminarem os diversos gargalos existentes na infra-estrutura, entre os quais o mais emblemático no Estado de São Paulo - até mesmo porque se localiza no centro da macrometrópole - era a transposição rodoviária da RMSP, ponto de chegada de dez grandes rodovias, cujo tráfego era distribuído historicamente dentro do sistema das Marginais do Pinheiros e do Tietê e das Avenidas dos Bandeirantes e das Águas Espraiadas. Declarou que aquilo que a Secretaria de Estado dos Transportes propunha - e, parcialmente, já implantara - era o Rodoanel Metropolitano Mário Covas, uma infra-estrutura de transposição que se inseriria nesse contexto de mudança da matriz de transportes, porque uma de suas três missões era ordenar o tráfego de passagem na RMSP, hierarquizar e estruturar o transporte de passageiros e de cargas e, principalmente, promover a intermodalidade com o Ferroanel e os centros logísticos integrados, dois empreendimentos que serão, futuramente, submetidos a esse Conselho, para que se possa alcançar todos os objetivos, o que consiste, em última análise, na promoção da mudança da matriz de transporte, como estratégia básica para se contar com melhores serviços. Declarou que, acerca do Trecho Oeste, já implantado, seu funcionamento permitiu que 49% das viagens de caminhões, com origem e destino fora da RMSP, saíssem do sistema viário local e utilizassem essa infra-estrutura, e que, considerando a conjugação entre o Trecho Oeste, em processo de implantação, e o Trecho Sul, em processo de licenciamento, a simulação mostrou que 50% de todas as viagens comerciais, ou seja, aquelas feitas através de caminhões, deixarão de cruzar o tecido urbano e passarão a utilizar essa infra-estrutura. De maneira geral, essa simulação mostrou que, com toda essa infra-estrutura implantada e no horizonte de 2010, 5% das viagens feitas no interior da RMSP serão feitas através desse anel viário, e 22% das viagens comerciais - em caminhões - o utilizarão, ou seja, tanto as viagens locais, aquelas que usarão um único trecho do Rodoanel, como as regionais, aquelas que usarão dois ou mais trechos, e, também, as externas, cuja origem e destino se encontram fora da RMSP. Em outras palavras: metade de todas as viagens comerciais, no horizonte do ano de 2010, será feita através dessa nova infra-estrutura. Declarou que outra consequência da implantação dessa infra-estrutura seria uma forte redução dos índices de acidentes, como bem mostrava a simulação, que estabelecia uma comparação entre a infra-estrutura projetada - condições de tráfego, canteiro central, caixas de retenção e contenção - com o Sistema Anhangüera-Bandeirantes, considerado, nos últimos anos, a melhor estrutura rodoviária do país. Informou, ainda, que o conceito do Trecho Oeste era o de rodovia controlada, classe especial, e que ele já apresentava uma série de benefícios, como ordenação de tráfego, geração de



emprego, mudança da cadeia produtiva na região, em particular na área de logística – pois, só no município de Osasco, 172 empresas de logística foram implantadas no período entre o início e a conclusão do Trecho Oeste - e, principalmente, a redução de 580 mil veículos hora/dia, no caso de automóveis, de 8 mil e 600 veículos hora/dia, no caso de ônibus, de 36 mil veículos hora/dia, no caso de caminhões, de 95 milhões de hora/ano, em tempo de viagens para passageiros, e de 267 milhões hora/ano, em tempo de viagem, para proprietários de automóveis. Informou, outrossim, que o Trecho Sul Modificado, em análise pelo Conselho, possuía os mesmos conceitos de engenharia pertinentes à qualquer rodovia classe especial – acessos controlados, ou seja, ocorrendo só nos entroncamentos com rodovias, três ou quatro faixas de rolamento, canteiro central com 11 metros, caixas de contenção e caixas de retenção e todo o sistema de segurança, não só no que diz respeito ao tráfego como também no que se refere às interferências com as áreas lindeiras em caso de acidente. Declarou que o Trecho Sul se iniciaria onde terminava o Trecho Oeste, na Rodovia Régis Bittencourt, passando pelo Sistema Anchieta-Imigrantes, que seriam os dois únicos entroncamentos, um com cada rodovia, e se concluiria no município de Mauá, na Av. Papa João XXIII, e que, entre os benefícios, se incluiria a melhoria fundamental nas ligações com o Porto de Santos – para se ter uma idéia, 30% de todas as transposições de caminhões na cidade de São Paulo se originavam no Sistema Anhangüera-Bandeirantes e se destinavam ao Sistema Anchieta-Imigrantes, ou seja, três de cada dez caminhões que atravessavam a cidade de São Paulo chegavam pelo primeiro sistema e se destinavam ao último - e que tal melhora provocaria grande impacto enquanto redução de veículos na Avenida dos Bandeirantes e na Marginal do Rio Pinheiros, que constituem, atualmente, as únicas alternativas, ao se chegar pela Anhangüera ou Bandeirantes, para se acessar a Anchieta ou Imigrantes e se chegar ao Porto de Santos. Declarou também que tal redução, por sua vez, provocará igualmente uma redução do volume de tráfego de caminhões em todo o sistema que auxilia esse tronco básico constituído pela Avenida dos Bandeirantes e pela Marginal do Rio Pinheiros, e que há outros benefícios a serem igualmente obtidos, entre os quais: 1) maior robustez do sistema com a implantação dos terminais intermodais de carga – fundamental no âmbito da grande estratégia de mudança da matriz de transportes; 2) conjugação intermodal; 3) uma série de obras e investimentos que visariam proteger e melhorar as áreas de mananciais pelas quais passaria o empreendimento; 3) e, fundamentalmente, promover a ordenação do tráfego de passagem na RMSP, a hierarquização e estruturação do transporte de carga, a organização do espaço urbano e a melhoria da qualidade de vida na RMSP, como bem ilustrava a cidade de Osasco, onde, com o funcionamento do Trecho Oeste, ocorreu a redefinição da ocupação e a possibilidade do surgimento de uma nova cadeia produtiva, além da redução dos níveis de poluição do ar pela retirada dos caminhões do centro da cidade, redução dos acidentes, melhoria dos acessos de longa distância à RMSP, em virtude da segregação e hierarquização dos diferentes tipos de tráfego, e ordenação do uso e ocupação do solo na área de influência direta. Concluiu afirmando serem essas as informações técnicas e de transporte que precisava oferecer e declarando que agradecia a oportunidade oferecida pelo Conselho ao empreendedor. **Ana Maria Iverson**, representante da Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo, representando a equipe que elaborou o EIA/RIMA, depois de declarar que, em sua apresentação, retomaria as grandes questões constantes do parecer técnico elaborado pelo DAIA, e que, depois, ficaria à disposição para detalhar aspectos que forem de interesse dos conselheiros, ofereceu um breve histórico do processo de licenciamento ambiental do Trecho Sul do Rodoanel, que se iniciou, como afirmou, ao final do ano 2000, quando se protocolou o Plano de Trabalho para elaboração do EIA/RIMA sobre os três trechos faltantes, o Leste, o Sul e o Norte, documento este que deu origem a um termo de referência elaborado pelo DAIA, ao qual se seguiu o EIA/RIMA, que foi retirado no ano de 2003 pelo empreendedor, em decorrência de alteração de cronograma e de concepção sobre a sua implantação, tendo sido elaborado um novo EIA/RIMA somente para o Trecho Sul, que foi



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

protocolado em outubro de 2004 e objeto de várias audiências públicas. Que o Ibama, em virtude de acordo judicial, se envolveu no processo de licenciamento ambiental desse trecho, no que dizia respeito, precisamente, à realização de estudos sobre as interferências que o empreendimento faria na mata atlântica, na Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo e nas Terras Indígenas Guarani, e que, além desses estudos, o DAIA solicitou complementações, que foram apresentadas pela empresa de consultoria, que também elaborou estudos complementares relacionados com a vegetação e a fauna, com base no termo de referência elaborado pelo Ibama, e outros, detalhando propostas de alternativas pontuais de traçado, de modo que o parecer oferecido pelo DAIA consolidava, não somente o EIA/RIMA, mas, também, todos esses estudos que vinham sendo aprimorados e detalhados desde o mês de novembro de 2000. Ana Maria Iverson ressaltou, ainda, ter sido absolutamente transparente a condução desse processo e terem sido empreendidos esforços para tornar disponível o material produzido, de maneira que ele pudesse ser consultado, analisado e criticado e/ou solicitadas novas complementações, transcorrendo-se, pois, um amplo processo de discussão nos mais variados fóruns que tinham contribuições a oferecer, como bem demonstraram as audiências públicas realizadas no período de 2004 a 2005. Observou, ainda, que esse conjunto de estudos e a Avaliação Ambiental Estratégica encontraram-se e continuavam disponíveis, integralmente, na Internet, para consulta, e que foram distribuídas mais de 500 cópias em formato digital e em papel, e, em alguns postos onde se encontravam expostos, foram objeto de mais de 16 mil consultas. Informou também que, em relação às alternativas de traçado, ao uso e à ocupação do solo e aos remanescentes de vegetação foram realizados estudos, segundo a legislação ambiental vigente, por uma equipe multidisciplinar que contou com mais de trinta profissionais, e que o traçado selecionado foi objeto de questionamentos, contribuições e críticas por ocasião das audiências públicas ou através de correspondência, além de ter sido analisado criteriosamente pela SMA e pelo Ibama, o que originou a necessidade de realização de estudos sobre novos traçados. Informou que, entre os traçados estudados, incluíam-se: 1) aquele que se localizava mais ao sul e não atravessava o município de São Bernardo do Campo – alternativa esta que se demonstrou desfavorável em virtude do impacto gigantesco que provocaria em importantes fragmentos da vegetação, no Parque Estadual da Serra do Mar e na captação de água no Braço do Taquacetuba; 2) aquele que corria mais ou menos paralelamente aos limites da mancha urbana do município de São Paulo; 3) um outro que adentraria, através de túneis, o Parque Municipal do Pedroso, em Santo André e em São Bernardo do Campo, e que se localizaria mais ao norte; 4) e o traçado escolhido, de acordo com as diretrizes do EIA/RIMA, que se localizava mais ao sul e que foi objeto de uma série de aprimoramentos, de modo a que fossem reduzidas as interferências que provocaria e a que possibilitasse a passagem da fauna, mas que ainda seria objeto de alguns ajustes, precisamente no Braço do Bororé e no Núcleo Pintassilgo, os quais seriam detalhados na etapa de projeto executivo. Declarou, ainda, que a análise e a listagem de todos os impactos permitiu fossem propostas cento e dez medidas preventivas, mitigadoras e compensatórias agrupadas em vinte e seis programas, e que a operacionalização dessas medidas permitiria identificar claramente os responsáveis, o cronograma e os orçamentos. Informou, também, que seria criada uma unidade de gestão ambiental, que teria ao seu dispor um instrumento importante, o certificado de conformidade ambiental, que permitiria que os pagamentos só fossem feitos se efetivamente tiverem sido adotados os cuidados previstos no EIA. Comentou, ainda, que o empreendedor propôs outra significativa inovação, que é a criação do conselho que acompanharia a implantação da obra, com a participação dos atores institucionais envolvidos, permitindo que as gestões que não dependam exclusivamente da Secretaria de Transportes e da Dersa sejam discutidas por esse fórum em tempo hábil, de modo a permitir sua implantação. Essa técnica referiu-se a todos os benefícios que esse anel viário trará e que, anteriormente, foram relacionados pelo Secretário de Estado dos Transportes, e reiterou ao final: 1) que o Trecho Sul não promoverá ocupação



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

adicional àquela já existente, como foi verificado pelos estudos, porque esse empreendimento, como mostraram as simulações, não se caracterizaria como fator de indução, ou seja, não concorreria para acelerar esse crescimento nem tampouco afetaria as interseções, cujos usos já se encontram consolidados; 2) que os impactos na vegetação e na fauna seriam mitigados com os recursos destinados à compensação ambiental; 3) e que o balanço final dos estudos a respeito dessa obra levou à conclusão de que sua implantação e funcionamento exigirão cuidados especiais, que nenhum dos impactos será irreversível, pois todos são passíveis de mitigação, inclusive o desmatamento, que será compensado com grandes vantagens para os municípios. Passou-se à discussão. O conselheiro **Paulo Nogueira-Neto** propôs: 1) que parte da verba destinada à compensação dos impactos fosse aplicada na aquisição de lanchas a serem utilizadas pela Polícia Ambiental na fiscalização e policiamento efetivos das áreas de mananciais, que seria feita não somente em terra, mas também através dos cursos dos rios, em virtude da necessidade de se preservarem as florestas existentes em torno da Represa Billings; 2) que tomara conhecimento, como representante do Consema na Câmara de Compensação Ambiental, de que aproximadamente 90% das compensações seriam destinados aos municípios atravessados pelo Trecho Sul, precisamente com a finalidade de proteger suas florestas, motivo pelo qual propunha que uma outra parte da verba fosse destinada à compra de terras para unidades de conservação de tipo integral, como determinava a Lei SNUC, criando-se, dessa forma, novos parques municipais, e que a parte que cabia ao Estado fosse aplicada na compra de terras particulares, precisamente no Parque do Estado, onde se localizava o Instituto de Botânica; 3) que não considerava o Rodoanel um problema, mas, sim, parte da solução de vários problemas, e estava absolutamente tranquilo com relação à viabilidade ambiental desse trecho. O conselheiro **Carlos Bocuhy** comentou: 1) que a impressão compartilhada pelo movimento ambientalista era a de que o mundo acabaria em fevereiro e que tal impressão se devia à pressa, tanto por parte do Governo do Estado de São Paulo como do da União, em aprovar vários empreendimentos e legislações, como aquela que dizia respeito às áreas de preservação permanente e que esteve em discussão no âmbito do Conama; o Projeto de Lei nº 3057/2000, que tramitava em regime de urgência na Câmara Federal dos Deputados, e que fora objeto de uma moção aprovada por esse Conselho; e o Trecho Sul do Rodoanel, em regime de votação pelo Conselho; 2) que comungava com as preocupações da Procuradora Cláudia Cecília Fedeli de que deveriam ser complementadas todas as informações decisivas para esse projeto, e só então ele deveria ser reencaminhado ao Consema, para apreciação; 4) que a grande problemática do Rodoanel poderia ser enunciada na dicotomia rodovia *versus* proteção da água, e que, embora o empreendedor garantisse que a obra não promoveria indução a novas ocupações, tal afirmativa era absolutamente questionável, pois uma obra com a dimensão dessa certamente provocará alterações no uso e ocupação do solo, hipótese que deveria ser considerada possível de ser confirmada na realidade; 5) que apoiava integralmente a proposta do conselheiro Paulo Nogueira-Neto no sentido de se equipar a Polícia Ambiental para exercer a fiscalização utilizando os cursos d'água; 6) que o Rodoanel guardava similaridade com outros grandes projetos, entre os quais aquele que pretendia fazer a transposição do Rio São Francisco sem que ele fosse objeto de revitalização - e que, por isso, foi motivo de moção endereçada ao Governo Federal pelo Coletivo de Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema -, pois esse projeto setorial do Governo do Estado de São Paulo, o Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, igualmente seria implantado sem que a necessária revitalização dos mananciais da região fosse implementada; 7) que, a seu ver, o Consema sairia inquestionavelmente mais frágil desse processo, porque apreciava a viabilidade ambiental desse empreendimento sem ter em mãos as informações indispensáveis para tanto, ficando deste modo conivente com uma heresia científica no que dizia respeito à várzea do Rio Embu-Mirim; 8) que o caos metropolitano não poderia ser utilizado neste processo como parâmetro, ou seja, como situação exemplar de normalidade, pois a dinâmica da metrópole seria outra se fossem



implementadas políticas públicas adequadas; 9) que o Rodoanel não poderia, igualmente, ser usado como panacéia geral, como aquela obra que solucionaria todos os males, ou seja, reorganizaria o tráfego, melhoraria a qualidade das águas e da vida e promoveria o uso e a ocupação adequados do solo; 10) que, na sua opinião, a pressa eleitoral não deveria conferir urgência à aprovação desse projeto, uma vez que isso deixava a sociedade intranquilha; 11) e que duzentas entidades ambientalistas espalhadas por todo o território nacional denominaram esse projeto de “transmanancial”. O conselheiro **Heitor Marzagão Tommasini** comentou: 1) que o conselheiro que o antecedeu expressou de forma consistente a preocupação do movimento ambientalista com essa obra e fazia suas as opiniões que ele manifestara; 2) que o Rodoanel Metropolitano Mário Covas inseria-se em ecossistemas muito frágeis, motivo por que o considerava inviável ambientalmente, e que, talvez, essa situação se modificasse, se ele se fizesse acompanhar de políticas públicas e sofresse alterações em seu traçado, pois tais medidas, provavelmente, lhe confeririam alguns ganhos; 3) que a defesa de sua sustentação ambiental era questionável, porque ele possuía frágeis amarrações técnicas e, também, por ser um projeto rodoviário que suplantava, em muito, a capacidade de suporte da RMSP, uma vez que, além de se inserir nessa região já extremamente degradada, causaria nela maior degradação ainda, principalmente na várzea do Rio Embu-Mirim; 4) que a resistência do Governo do Estado em incorporar ao projeto as sugestões oferecidas retirava dele qualquer pressuposto de legalidade, uma vez que o “conteúdo mínimo” desse empreendimento deveria ser analisado pelo Conselho antes de lhe conceder a licença prévia, porque essa seria a única oportunidade de se reconhecer ou não sua viabilidade ou inviabilidade ambiental; 5) que a apreciação posterior desse conteúdo - por ocasião da concessão da licença de instalação ou de funcionamento - criaria precedente perigoso à medida que possibilitaria que outros empreendimentos lançassem mão dessa mesma estratégia e se afastassem da “qualidade de saneamento”. O conselheiro **Carlos Alberto Sanseverino** declarou que a OAB endossava as propostas formuladas pelo Prof. Paulo Nogueira-Neto em relação à fiscalização e endossava, também, algumas preocupações da bancada ambientalista, principalmente as que iam ao encontro da denúncia feita por um morador do Tamboré, segundo a qual a Dersa não cumprira, até agora, algumas das exigências estabelecidas quando do licenciamento do Trecho Oeste; e que a OAB se propunha a participar do comitê permanente instituído para acompanhar o processo de implantação da obra, em virtude da certeza que tinha de que os homens passariam, mas as instituições permaneceriam, ou seja, que os atuais atores desse processo deixariam um dia de sê-lo, e era importante a atuação de um conselho com competência para dar prosseguimento à gestão ambiental da obra, inclusive com autonomia para estabelecer cláusulas penais pecuniárias e, até mesmo, sua paralisação. Depois de o conselheiro **Mauro Wilken** declarar seu apoio à representação feita pela procuradora Cláudia Cecília Fedeli e à proposta encaminhada pelo Prof. Paulo Nogueira-Neto, seu assessor, **César Pegoraro**, comentou que o Rodoanel era um empreendimento polêmico, que merecia ser discutido mais amplamente, e que alguns dados relacionados a aspectos seus eram insuficientes para se decidir sobre sua viabilidade ou inviabilidade ambiental, entre os quais aqueles relacionados com as intervenções na macrometrópole, pois estas provocarão significativos impactos em outras regiões metropolitanas, como a da Baixada Santista, com o aumento dos caminhões que se dirigem ao porto de Santos. Declarou, também, terem sido subestimados os impactos que seriam causados na fauna, ao se atestar, por exemplo, que nenhuma das espécies encontradas nas áreas de intervenção incluía-se nas listas oficiais daquelas ameaçadas de extinção, o que não era verdadeiro; e que outra questão polêmica dizia respeito à insuficiência de tempo – pouco mais de uma semana - para se analisar um parecer que continha trezentas páginas, principalmente porque o conteúdo de alguns trechos desse documento, como aquele que dizia respeito ao cronograma, não se encontraria suficientemente claro e poderia favorecer o adiamento das compensações, fato este que deve impedir a continuação do processo de implantação, porque,



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

se isso ocorrer, o projeto se tornará tecnicamente inviável. **Marúcia Whately**, na condição de assessora da conselheira Cybele Silva, declarou que o Instituto Sócio-Ambiental acompanhava o processo de licenciamento desse empreendimento há alguns anos, tendo verificado a ausência de identificação e análise dos impactos que ele produzirá na fase de funcionamento, por serem de difícil mensuração, e que valia à pena refletir sobre sua localização em áreas de mananciais, onde existia uma infinidade de atores, inclusive institucionais, em relação aos quais, a Avaliação Ambiental Estratégica e o EIA/RIMA reconheciam a necessidade de integração, porque, se isso não ocorrer, as medidas de compensação não seriam integral e devidamente implementadas. Declarou, ainda, que o Instituto Sócio-Ambiental propunha que o comitê de acompanhamento se transformasse em um conselho gestor que contasse com os recursos oriundos do fundo ambiental previsto pelo EIA, com o objetivo de se garantir o funcionamento de uma instância um pouco mais isenta e com uma auditoria ambiental independente para apoiar as decisões do Poder Público e de outros gestores da obra; e que se incluíssem entre os seus componentes representantes do Ibama, da Funai, dos municípios e da sociedade civil. O conselheiro **Fábio Dib** pediu registro em ata e leu na íntegra o seguinte manifesto: “Nós, da Baixada Santista, vimos pela presente manifestar nossa indignação acerca do descaso com que fomos tratados na questão do planejamento estratégico elaborado pelos Governos do Estado e da União, que prioriza um modelo exportador de serviços ambientais - florestas e águas -, configurado em “*commodities*” como a soja e o açúcar, produtos de baixíssimo valor agregado e que servem a muito poucos empresários, perpetuando o modelo colonialista extrativista que se implementou desde a descoberta do País. Percebe-se claramente que a Baixada Santista foi escolhida pelos Governos Estadual e Federal como área de sacrifício, sem que sua população seja efetiva e amplamente argüida e provocada a se manifestar acerca do interesse da ampliação das atividades industriais e portuárias. E existem, hoje, em licenciamento cerca de trinta empreendimentos de grande impacto, entre os quais a supressão de mais de 8 mil metros quadrados de vegetação da mata atlântica. Na Avaliação Ambiental Estratégica do Programa Rodoanel Metropolitano Mario Covas são citados exaustivamente o Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes– PDDT, o Plano Integrado de Transportes Urbanos–PITU e o Sistema Integrado de Vias de Interesse Metropolitano–SIVIM, tentando-se passar a idéia de que a implementação do projeto que prevê a construção de rodovia classe 0 promoveria a melhoria da circulação de veículos fora do perímetro interno da capital e facilitaria, sobremaneira, o acesso a canais de exportação, sem considerar variáveis importantes, a exemplo do congestionamento das vias de acesso ao Porto de Santos. A Baixada Santista, nestas circunstâncias, aparece como Área de Influência Indireta –AII do projeto, passando-se a idéia de que o transporte de produtos para exportação e importação será facilitado, o que, a nosso ver, não procede, considerando-se as repercussões locais. Não se vê, para o projeto sob análise e apreciação, o que deveria ocorrer se o empreendimento fosse objeto de uma argüição mais ampla por parte do DAIA, ou seja, quais os prognósticos para a Baixada Santista no que tange à influência desse e dos demais projetos que passam por seu crivo, o que demonstra absoluta falta de consideração para com os problemas vivenciados pela população da Baixada, já que faltam informações minuciosas acerca do impacto das gigantescas filas promovidas pelo excesso de veículos nas safras de soja e açúcar, que fazem parar as rodovias ainda no Planalto e que causam transtornos gigantescos à população e até mesmo prejuízos, no caso da poluição, como também às indústrias que não se aproveitam do modelo extrativista até hoje vigente, como é o caso do turismo, ou mesmo da poluição provocada por esse tipo de transporte. Os prejuízos provocados pelo excessivo tráfego de veículos, que tende a aumentar em vista da quantidade expressiva de empreendimentos portuários em ampliação e pelo aumento da capacidade produtiva do pólo industrial de Cubatão, remetem à evidente degradação da qualidade ambiental e de vida da população local, que já vem sofrendo sérios problemas de saúde pública ligados à qualidade da água e à poluição existente. Os níveis de contaminação do solo, da água



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

e do ar demonstram (oficiais), confrontados com a estratégia de licenciamento paulatino de vários empreendimentos (o que ocorre a olhos vistos no âmbito dos órgãos de licenciamento), demonstram que os estudos segmentados de cada um deles não prevêem as influências diretas e indiretas dos demais empreendimentos que vêm sendo licenciados concomitantemente. Essa situação remete, com toda evidência, a uma inversão de valores na pauta do planejamento estratégico previsto para a região que não contempla sua capacidade de suporte e pode trazer ainda mais prejuízos à região e à sua população. Quer parecer que a estratégia planejada e adotada para o planejamento segmentado é a de não se ater aos comandos normativos que determinam a análise ampla de toda a influência passível de ocorrer no âmbito dos vários projetos, em afronta aos Princípios da Prevenção e Precaução, já que se busca a aprovação isolada de cada um, sem que se pense no conjunto dos empreendimentos e dos impactos gerais que todos hão de causar não só na natureza como na população local. Ao invés de se ater às características e à capacidade de suporte da região e promover empreendimentos, atividades e indústrias que poderiam trazer real desenvolvimento e riquezas verdadeiras, transformando a Baixada num pólo turístico cujo potencial salte aos olhos, e, até mesmo, criar um centro de excelência tecnológica, já que existem aí sete universidades, prefere-se aprovar projetos que degradam ainda mais a qualidade ambiental e as condições de vida da população, beneficiando-se pequenos grupos empresariais. Não se está respeitando a capacidade de suporte de nossos ecossistemas estuarinos e dos remanescentes de mata atlântica, já amplamente vilipendiada, através da busca incessante do incremento de uma economia burra, feita através da implementação de planos e projetos mirabolantes, que, a bem da verdade, prevêem a supressão de extensas áreas vegetadas que contam com a proteção legal de vários instrumentos normativos efetivamente desconsiderados em diversas oportunidades, quando da concessão de licenças ambientais. Não se está respeitando a população da Baixada Santista efetivamente alijada das discussões acerca do seu futuro, o que se traduz numa afronta aos Princípios da Participação Democrática, da Transparência e da Boa Ética e da Moralidade. Não se pode deixar a população da Baixada fora dessa discussão e o projeto do Rodoanel Metropolitano Mário Covas constituirá um marco nesse processo de exclusão até então implementado, para que se possa, a partir de agora, reverter esse quadro inaceitável que carece de legitimidade por parte da população local. Notadamente o planejamento estratégico do Estado parece caminhar para a criação de uma miríade de processos judiciais decorrentes da inversão de valores que incidem em sua tessitura. Planeja-se, a bem da verdade, um incremento da economia que não contempla a melhor acepção do termo desenvolvimento, já que, ao se priorizar o aspecto exclusivamente econômico, deixa-se de pensar na qualidade de vida da população como um todo e, por óbvio, na qualidade ambiental, tudo isso para se privilegiar a poucos grupos que não necessitam mais de privilégio algum, mas, sim, resgatar a dívida pregressa causada pela exploração desenfreada que destrói recursos ambientais cuja falta nos custará caro no futuro próximo. Muito ao contrário do que parece, esse modelo não traz riquezas para o país a longo prazo, e, sim, maior subserviência e prejuízos, que serão sentidos por toda a população brasileira, na medida em que se trata de um modelo que se prende a produtos que concorrem para a depleção da Natureza e exporta os recursos naturais existentes. Nessas condições aproveita-se este momento para solicitar uma inversão de postura por parte dos governantes e dos órgãos de licenciamento ambiental, esclarecendo-se que será objeto de pedido aos Ministérios Públicos, Federal e Estadual a intervenção direta no que tange aos inúmeros processos de licenciamento objeto de análise, para que seja feita uma Avaliação Ambiental Estratégica geral para a Baixada, com a discussão ampla de toda a população, visto que, hoje, a mesma não está sendo informada e, por isso mesmo, desconhece os futuros efeitos deletérios do conjunto de empreendimentos previstos para a região”. O conselheiro **Célio Bermann** declarou seu apoio às recomendações encaminhadas pelos conselheiros Paulo Nogueira-Neto e Carlos Alberto Sanseverino, as quais, sem dúvida, contribuiriam para que os municípios participassem



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

da implementação dessa infra-estrutura e a considerassem também na perspectiva ambiental e social; que discordava de que o detalhamento das edificações – cujo cadastro, a seu ver, deveria ser registrado em juízo - fosse feito posteriormente à concessão das licenças, como previa o Parecer Técnico CPRN/DAIA 044/2006, porque os conflitos deveriam ser antecipados em virtude da necessidade de se reconhecer a população afetada como agente desse processo; que discordava da recomendação de que também os programas de compensação fossem detalhados posteriormente, ou seja, na etapa de implantação do empreendimento, e reconhecia a pertinência da proposta encaminhada pelo conselheiro Carlos Alberto Sanseverino, de que do comitê de acompanhamento tomassem parte outros agentes, de modo a tornar o processo de implantação da obra um exercício democrático. O conselheiro **Carlos Alberto Cruz Filho** declarou que a Associação Paulista de Municípios tinha consciência do momento histórico que se vivia hoje, e chamava a atenção para a transparência e a seriedade que caracterizaram a condução do processo de discussão deste empreendimento, e tal constatação o mobilizava a reconhecer publicamente o grande envolvimento do companheiro José Fernando Bruno; que esteve presente durante todo o processo em cujo transcorrer se evidenciou um respeito absoluto ao princípio do contraditório, como bem demonstrou a lista elaborada pela Secretaria com a relação de todas as contribuições endereçadas ao projeto, e constatou, durante as audiências, a inexistência de uma única voz que condenasse o empreendimento em si, pois, embora várias pessoas criticassem veementemente o trajeto escolhido pelo EIA, todas eram favoráveis à sua implantação, com mudanças; e que tinha consciência de que nenhuma alternativa de traçado teria unanimidade, pois, como verificou, cada uma delas gerou algum tipo de controvérsia; e que, por todos esses motivos, a APM manifestava sua convicção acerca da necessidade estratégica da construção do Rodoanel Metropolitano Mário Covas e, em decorrência, do reconhecimento de sua viabilidade ambiental, sem prejuízo do contraditório. **Dr. Eduardo Jorge, Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente de São Paulo**, depois de agradecer a deferência com que foi tratado ao lhe ser permitido manifestar-se nessa plenária, comentou que essa discussão dizia respeito, talvez, a segunda grande obra em andamento no Brasil, de grande importância para diversos setores da sociedade. Declarou que, durante sua discussão, ficou patente que algumas pessoas a concebiam como programa redentor da RMSP e outras divergiam desse ponto de vista, a ponto de desejar que a obra não fosse levada adiante, e que considerava importante dizer que essas posições existiram e continuariam a existir. Declarou, também, que a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, desde a posse do prefeito José Serra, se manifestou várias vezes - duas das quais através de artigos publicados em jornais de grande circulação por meio dos quais evidenciou sua posição -, motivo este que o levou a considerar coerente manifestar seu ponto de vista nessa plenária, deixando registrada sua posição. Declarou que a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente era o único órgão local do Sisnama que, até a presente gestão, não havia dado seu parecer, como previa a legislação, uma vez que a gestão anterior não chegou a um consenso em torno dessa obra, mas que, desde o início da atual gestão, instituiu-se uma comissão intersecretarias no âmbito da Prefeitura – que contava com a participação de representante da Dersa -, para que se chegasse a uma decisão e, com vistas à consecução desse propósito, essa comissão trabalhou duramente durante onze meses, promovendo encontros, debates e reuniões e participando das audiências públicas promovidas pelo Consema, durante as quais ele próprio permanecia até o final para se manifestar no momento apropriado. Declarou, também, que, por esses motivos, a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente estava consciente de que cumprira seu papel, de acordo com a orientação da atual Constituição, que preconiza que os órgãos municipais devam capacitar-se com seriedade para dispor da infra-estrutura necessária para oferecer pareceres sobre a perspectiva ambiental de empreendimentos a serem implantados em seus territórios. Declarou, ainda, que era necessário que houvesse uma capacitação estrutural das secretarias e/ou dos órgãos locais de meio ambiente, para que se ombreassem com as secretarias estaduais



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

dos vinte e sete Estados da Federação e, inclusive, com o Governo Federal, emitindo seus pareceres. Declarou que, durante esses últimos onze meses de discussão com a sociedade e com o Governo Estadual, a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente chegou a um consenso em relação à sua proposta, que foi firmada em acordo estabelecido em 22 de dezembro último entre o Governador e o Prefeito José Serra, acordo este que foi plenamente respeitado pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente e, depois, reiterado pela comissão acima referida. Comentou que, ao estudar na noite anterior as trezentas páginas do Parecer Técnico CPRN/DAIA, reconheceu que as propostas feitas por sua Secretaria haviam sido amplamente acolhidas, razão por que pedia ao Consema que aprovasse o referido parecer, pois essa era a posição da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente e da PMSP. E passou a ressaltar a importância desse acordo, declinando aquilo que considerava como importantes ganhos: 1º) a possibilidade de o município de São Paulo elevar de 600 para 1200 hectares a totalidade das áreas de suas unidades de conservação; 2º) a construção de uma estrada-parque, ao longo do Rodoanel no município de São Paulo, numa faixa de até 300 metros, evitando-se as habitações e as unidades produtivas, a qual poderia ser utilizada como corredor biológico entre as quatro unidades de conservação, podendo diminuir-se assim o fator de indução à ocupação que o empreendimento possa vir a exercer, o que aumentará significativamente a extensão das áreas protegidas, ao se acrescentar às áreas das unidades a da estrada-parque. O Secretário do Verde e do Meio Ambiente declarou, também, que sua Secretaria se responsabilizaria pela gestão dessas áreas, porque, assim como fizera exigências, teria de oferecer uma contrapartida, que era justamente promover a gestão dessas áreas, o que onerará o seu orçamento, e entendia deverem os demais municípios se habilitarem também para agir da mesma maneira. A conselheira **Violêta Kubrusly** comunicou que teria duas considerações a fazer: 1) que o IAB encaminhara à Secretaria-Executiva ofício recomendando o aprimoramento da gestão compartilhada do Rodoanel e sugeria que a comissão de acompanhamento prevista pelo Parecer Técnico CPRN/DAIA se transformasse em um conselho gestor, que deveria contar com a participação de várias entidades - entre as quais o Instituto Sócio-Ambiental - e dos segmentos envolvidos, de modo a que se promovesse, a partir da gestão compartilhada do processo de implantação desse empreendimento, uma “certa ressurreição da gestão metropolitana”, porque, embora ele possua uma dimensão setorial, sua importância é incontestável; 2) que o DAIA esclarecesse se o Consema seria ou não informado sobre o detalhamento das ações exigidas para todas as etapas do licenciamento. O conselheiro **Francisco José de Toledo Piza** declarou ser favorável à construção do Trecho Sul, por ser fundamental a presença do Estado e do Município para a preservação e a regularização de ocupações nas regiões de mananciais. O conselheiro **Luciano Sakurai** declarou ser favorável à implantação desse empreendimento, cujo processo de discussão foi intenso, democrático, transparente e conduzido com muita seriedade pela SMA, e que se sentia confortável para fazer tal manifestação e confiante na implantação desse trecho, principalmente porque se contaria com a experiência obtida com a construção do Trecho Oeste, pois foram relevantes as mudanças ocorridas em seu entorno, como demonstraram os comentários de alguns conselheiros. Ao concluir, este conselheiro comentou: 1) que a etapa do licenciamento que se concluía nesta plenária dizia respeito apenas à viabilidade ambiental do projeto, ou seja, tratava-se apenas da primeira etapa do processo de licenciamento; 2) que toda a sociedade havia sido ouvida; 3) que todos os conselheiros estavam suficientemente esclarecidos e, portanto, aptos a se posicionar; 4) e que, por todas essas razões e dada à importância do empreendimento, reconhecia sua viabilidade ambiental. **O Presidente do Consema** declarou que as primeiras manifestações dos conselheiros ofereciam os seguintes esclarecimentos: 1) que esse projeto se encontrava em análise na SMA há quatro anos, análise que exigiu milhares de horas de trabalho dos técnicos e o envolvimento de vários de seus departamentos; 2) que ele fora objeto de dois acordos judiciais com o Ministério Público Federal, que envolveu o Ibama, órgão que se manifestou favorável à sua implantação, como comprovava a documentação



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

encaminhada a todos os conselheiros; 3) que foram realizadas doze audiências públicas, algumas conturbadas e suspensas por liminares e outros tipos de decisão que, na realidade, eram externas ao processo de licenciamento; 4) que o órgão competente para indicar a viabilidade ou a inviabilidade ambiental do projeto era a SMA, e que esta competência fora reconhecida pelo Ministério Público Federal no contexto do primeiro acordo firmado entre ele e esta Secretaria; 5) que, durante a plenária que transcorria, se analisava, portanto, a indicação da SMA sobre a viabilidade ambiental desse empreendimento; 6) que, recentemente, fora firmado novo acordo com o Ministério Público Federal, desta feita com o objetivo de se resolverem algumas questões pendentes, as quais diziam respeito ao cumprimento das três condicionantes que ainda não haviam sido implementadas pelo empreendedor e que se incluíam entre as cento e três estabelecidas para a etapa da concessão da licença de operação do Trecho Oeste, e que este acordo previa severas penalidades se elas não forem, em breve, cumpridas; 7) que garantia não ter o processo de licenciamento do Trecho Sul sofrido qualquer açodamento de caráter eleitoral, pois a única pressa que lhe imprimira dizia respeito a todo e qualquer empreendimento, quer fosse público, quer fosse privado, pois todos deveriam usufruir de iguais condições; 8) que uma das características de sua atuação como Secretário de Meio Ambiente era o respeito ao contraditório, e duvidava, portanto, de que algum conselheiro tivesse ouvido de sua parte qualquer palavra menos respeitosa; 9) que uma reclamação que ouviu muito antes de assumir a Pasta dizia respeito aos atrasos que ocorriam nos processos de concessão das licenças ambientais, o que prejudicava seriamente toda a sociedade, e que atrasos dessa natureza continuavam ocorrendo na área federal e no licenciamento de obras essencialmente necessárias, que diziam respeito à estrutura energética do país; 10) que as informações se encontravam amplamente disponíveis e que, além disso, a apreciação que ocorria neste momento não constituía a etapa final do processo de licenciamento do Rodoanel, justamente porque se tratava de um processo, e o termo processo era, por si só, auto-explicativo e constituído por várias etapas, a primeira das quais, a da licença prévia, que consistia no reconhecimento da viabilidade ambiental do empreendimento, do que decorria o cumprimento de algumas condicionantes, à qual se seguia a da concessão da licença de instalação e, em seguida, a de operação; 11) que esse projeto, em virtude de sua importância, necessitava de um acompanhamento especial, como aconteceu, também, com os projetos da dragagem do Porto de Santos e da implantação do Trecho Oeste do Rodanel, os quais, como este que se apreciava, eram processos extremamente complexos; 12) que, com a criação da comissão de acompanhamento, se visava atender à inquietação do Conselho de que, concedida a licença prévia, ele não mais participaria das demais etapas do licenciamento; 12) que depreendeu das manifestações dos conselheiros várias propostas em relação ao trecho em discussão, entre as quais aquelas encaminhadas pelo IAB, pelo Instituto Sócio-Ambiental, pela SOS Mata Atlântica e pela OAB, além daquela encaminhada pela Dersa; 13) que a próxima etapa da apreciação que se fazia era a da consulta aos conselheiros sobre a viabilidade ambiental do projeto, nos termos do Parecer Técnico CPRN/DAIA, e, decidida esta questão, indagar-se o Conselho sobre a forma como seria feito o acompanhamento das demais etapas desse processo; 14) que eram muito abrangentes algumas propostas encaminhadas para o acompanhamento do processo de implantação dessa obra, como aquela de autoria da conselheira Violêta Kubrusly, que propunha a criação de uma Secretaria de Negócios Metropolitanos, órgão que já existiu no passado, mas lembrava que a competência nesse processo era da Secretaria de Estado do Meio Ambiente e que seu esvaziamento representaria um retrocesso no processo de conquistas decorrentes do avanço da legislação ambiental do Estado; 15) que tal conquista era facilmente demonstrável ao se comparar as competências do Conama com as do Consema, pois o primeiro não apreciava projetos nem possuía a diversidade de representação existente na composição do último; 16) que era favorável à implantação de um mecanismo de fiscalização detalhada, que respondesse, no decorrer dos processos de implantação de obras, às questões que fossem surgindo, e que era



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

nessa perspectiva que atuava como Secretário, pois, com frequência, interditava obras, fato este que era do conhecimento do representante da FIESP, mas não de todos os conselheiros, porque, como se tratava de uma atitude louvável, ela não era veiculada pela imprensa nem tampouco comemorada; 17) que as observações que admitiam terem sido insuficientes os estudos sobre esse trecho não levavam em conta as questões amplamente discutidas, como aquela relativa à possibilidade de ele funcionar como indutor do adensamento populacional, e que, nesse caso específico, dever-se-ia levar em conta que atualmente moram em áreas de mananciais mais de 1 milhão de pessoas, e esta realidade tinha de ser analisada num contexto mais geral; 18) que, em relação às considerações feitas pelo conselheiro Fábio Dib, tinha a dizer que, inquestionavelmente, um governo melhor promoveria uma melhor gestão, e que, embora grande parte das observações feitas fosse pertinente, sentia dificuldade em identificar a conexão ambiental entre os fatos aludidos, e que a única certeza era a de que se deveria escolher melhores prefeitos, vereadores, deputados estaduais e federais, governadores, senadores e presidentes da República, pois, com certeza, eles seriam sensíveis às questões ambientais; 19) que o Parecer Técnico CPRN/DAIA incorporava outros pareceres, inclusive aquele fornecido pelo Ibama, e levava em conta a grande maioria dos problemas; 20) que compartilhava integralmente com as preocupações do conselheiro Paulo Nogueira-Neto sobre a fiscalização dos mananciais, pois constituía uma ótima oportunidade para revitalizá-la, e essa possibilidade estava prevista no Parecer Técnico CPRN/DAIA, às páginas 257, precisamente em um parecer emitido pelo Departamento do Uso do Solo Metropolitano-DUSM, propondo exatamente aquilo que sugeria o conselheiro Paulo Nogueira-Neto, e que já havia conversado informalmente com o empreendedor e não via nenhum empecilho para se fazer esse acompanhamento prioritário, porque era melhor fiscalizar-se antes de se iniciar o processo de implantação do empreendimento. Passou-se à segunda fase das manifestações. O conselheiro **Carlos Bocuhy** comentou que se manifestava agora, antes de o projeto ser aprovado – “o que inquestionavelmente ocorreria, em virtude da composição do Conselho” -, e o faria na forma de perguntas ao Presidente do Consema, entre as quais: 1) qual a sua perspectiva para o futuro logístico do sistema de transportes da RMSP; 2) se a discussão sobre esse projeto se interromperia nessa etapa do licenciamento ou se prosseguiria com a busca de um modelo com sustentação ambiental; 3) se havia perspectivas para a RMSP. Declarou que formulava tais questões porque, a seu ver, esse projeto era paliativo, não resolveria os problemas relacionados com o transporte e funcionaria tão somente como uma ponte de safena, embora entendesse que essa discussão poderia constituir uma oportunidade ou o ponto de partida para se pensar questões maiores, como os projetos ferroviários e hidroviários, entre os quais a Hidrovia Tietê-Paraná. Declarou também que contestava o ponto de vista formulado pelo conselheiro Carlos Alberto Cruz Filho de que, durante as audiências, não fora apresentado nenhum contraponto ao Rodoanel, pois, nessas ocasiões, várias vezes afirmou-se que esse projeto não resolveria, de forma estrutural, o problema dos transportes do Estado todo. **Meire Pizeli**, enquanto assessora do conselheiro Carlos Alberto Sanseverino, declarou que protocolara na Secretaria-Executiva documento com questionamento sobre o ordenamento territorial. O conselheiro **Francisco José de Toledo Piza** propôs que se convidasse o Secretário de Estado dos Transportes para fazer uma exposição, para o Plenário, sobre a matriz de transporte para os próximos trinta anos. O conselheiro **Pedro Stech** ofereceu os seguintes esclarecimentos: 1) que o cadastro dos moradores das áreas que serão atingidas só será detalhado na fase de projeto executivo; 2) que as exigências do Trecho Oeste até então não-cumpridas eram objeto da ação movida pelo Ministério Público Federal, como foi declarado pela Procuradora Ana Cristina Bandeira Lins na última audiência pública realizada. O conselheiro **Carlos Alberto Sanseverino** reiterou seu ponto de vista sobre a necessidade de uma comissão de acompanhamento, coordenada pelo Consema, com a tarefa de acompanhar o processo de implantação das obras, inclusive com autonomia para estabelecer cláusula penal pecuniária. A conselheira **Lúcia Sena** contrapôs-se à



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

proposta do conselheiro representante da OAB sobre a competência dessa comissão de acompanhamento de estabelecer cláusula penal pecuniária, uma vez que tal medida exigiria ação judicial, dado que, no âmbito do processo de licenciamento, não existia instrumento legal para tanto, e que encontrava obstáculo também para se implementar a proposta encaminhada pelo conselheiro Célio Berman de se registrar em juízo o cadastro dos moradores. **O Presidente do Consema** contestou o ponto de vista sobre as dificuldades para se registrar o cadastro dos moradores das áreas atingidas, porque esse era, segundo afirmou, um procedimento rotineiramente adotado pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano-CDHU, e que, em relação à aplicação das verbas destinadas à compensação ambiental a ser feita pelo empreendedor, informava: 1) que existiam várias propostas para que elas fossem aplicadas nos Parques Estaduais Fontes do Ipiranga e da Serra do Mar, inclusive por parte do Comitê da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo; 2) que funcionava, no âmbito da SMA, a Câmara de Compensação Ambiental, cuja tarefa era determinar justamente onde e como devem ser aplicados, no caso do Trecho Sul do Rodoanel, os 7 ou 8 milhões destinados a essa finalidade; 3) que, em relação aos problemas fundiários existentes no P.E. da Serra do Mar, a competência de sua gestão cabia à Casa Civil, embora as soluções dadas até agora tivessem partido do Instituto de Botânica, que é apenas um dos condôminos, existindo vários outros, como a Secretaria de Estado da Agricultura; 4) que pedia compreensão dos conselheiros, em especial do conselheiro Paulo Nogueira-Neto, para que tivessem confiança na consciência que o Secretário de Meio Ambiente tinha acerca da relevância desses problemas e que tinha o compromisso de solucioná-los, ou convencendo à Dersa a investir mais recursos nessas compensações ou promovendo alguns ajustes, e que o fato de serem destinados 2% do valor do empreendimento era, por si só, um fato significativo, mas lhe parecia possível que outras negociações ainda ocorreriam. Declarou, ao final, que considerava se encontrarem os conselheiros em condições de se manifestar acerca do Parecer Técnico CPRN/DAIA, embora ficassem pendentes as questões pertinentes à comissão de acompanhamento proposta para acompanhar o processo de licenciamento e de implantação das obras, e que, em relação à pergunta endereçada pelo conselheiro Carlos Bocuhy, respondia que reagiria aos problemas de transporte da RMSP como homem público que era e que, para discutir essa questão, sugeria fossem adotadas duas medidas: 1) convidar-se o Secretário de Estado dos Transportes para fazer uma explanação para o Plenário sobre o Plano de Desenvolvimento de Transportes do Estado de São Paulo, que contemple tanto o tráfego ferroviário como o hidroviário; 2) comunicar-se ao Governador e ao Secretário de Estado dos Transportes a preocupação do Conselho com a matriz de transportes. **O Secretário-Executivo** declarou que destacava para votação em separado as questões que surgiram durante as discussões acerca da competência e da composição da comissão de acompanhamento do licenciamento e da implantação do Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, e que colocava em votação a viabilidade ambiental deste empreendimento, nos termos do Parecer Técnico CPRN/DAIA 044/2006, sobretudo da sua conclusão, a partir da página 247, com tudo o que ela subsumia. Manifestaram-se favoravelmente vinte e seis (26) conselheiros e contrariamente cinco (5) conselheiros, tendo ocorrido um (1) abstenção. O conselheiro **Carlos Bocuhy** declarou que toda a bancada ambientalista votou contra a implantação desse empreendimento, justificando a ausência do conselheiro Paulo Figueiredo, por motivo de saúde. O conselheiro **José Fernando Bruno** declarou que agradecia aos companheiros pela votação, pois o que faltava dizia respeito tão somente à comissão de acompanhamento, e que se absteve porque eticamente não tinha condições de manifestar seu voto, por ser o gerente do projeto, mas que muito se orgulhava da oportunidade que teve de participar desse processo, desde o início, e que se prolongou durante dois anos e meio, o que lhe possibilitou conversar com membros da nação Guarani e, também, com a Profa. Maria Rosário Partidário, que muito o orientou acerca da Avaliação Ambiental Estratégica, documento que orientou o EIA/RIMA, cujo refinamento era incontestável.



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

Declarou, ainda, que teve oportunidade de participar de quase todas as reuniões técnicas, mais de mil ao todo, como também de todas as audiências públicas - inclusive daquelas realizadas na Assembléia Legislativa e na Câmara Municipal de São Paulo – e que não se negou a considerar, em nenhum momento, qualquer proposta, qualquer discussão ou qualquer argumento que, efetivamente, melhorasse o projeto do ponto de vista ambiental, e que, portanto, lhe causava emoção ver aprovado um projeto que ardorosamente defendera e que era ambientalmente sustentável. **O Presidente do Consema** declarou que se tinha de discutir agora que conformação teria a comissão prevista para acompanhar o processo de acompanhamento do Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, e que segundo o Regimento Interno, essa tarefa deveria ser atribuída a uma das comissões especiais já existentes, precisamente à de Sistemas de Transporte, pois a criação de uma nova comissão violaria esse instrumento. E propôs, ainda, que essa comissão - constituída pelos representantes da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais-CPRN, da Cetesb, das Secretarias de Economia e Planejamento, da Habitação, dos Transportes, dos Transportes Metropolitanos, da Juventude e Lazer, da FIESP, do CREA e por dois representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema – fosse ampliada, de modo a que dela fizessem parte outros conselheiros. Ocorreu, então, uma troca de pontos de vista entre os conselheiros **Carlos Alberto Sanseverino, Armando Shalders, Carlos Bocuhy, Luciano Sakurai e Pedro Stech**, ao final do que chegou-se ao consenso de que a tarefa de acompanhamento das obras do Trecho Sul do Rodoanel seria realizada pela Comissão Especial de Sistemas de Transportes e que ela seria ampliada com a incorporação dos representantes da OAB e da Coordenadoria de Recursos Hídricos/Secretaria de Energia Recursos Hídricos e Saneamento. Colocada em votação essa proposta, ela foi aprovada ao receber vinte e seis (26) votos favoráveis, nenhum contrário e de ter sido objeto de quatro (4) abstenções. As duas votações realizadas resultaram nas seguintes decisões: **“Deliberação Consema 05/2006. De 22 de fevereiro de 2006. 220ª Reunião Ordinária do Plenário do Consema. O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 220ª Reunião Plenária Ordinária, aprovou a viabilidade ambiental do empreendimento “Rodoanel Metropolitano Mário Covas – Trecho Sul Modificado”, de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S.A., com base no Parecer Técnico CPRN/DAIA nº 044/2006 sobre o respectivo EIA/RIMA (Proc. SMA 13.730/2004), e atribuiu à Comissão Especial de Sistemas de Transporte a tarefa de acompanhar sua implantação, obrigando-se o empreendedor a cumprir as exigências, recomendações, medidas mitigadoras e de compensação constantes desses documentos”** e **“Deliberação Consema 06/2006. De 22 de fevereiro de 2006. 220ª Reunião Ordinária do Plenário do Consema. O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 220ª Reunião Plenária Ordinária, decidiu que passarão a integrar a Comissão Especial de Sistemas de Transporte os representantes da Ordem dos Advogados do Brasil e os da Coordenadoria de Recursos Hídricos/Secretaria de Energia Recursos Hídricos e Saneamento”**. E, como mais nada foi tratado, deram-se por encerrados os trabalhos. Eu, **Germano Seara Filho**, Secretário-Executivo do Consema, lavrei e assino a presente ata.